

# Introduction

## 1. La politique navale française, de Kinburn à Fachoda

Protéger un navire des effets du tir ennemi est une idée aussi vieille que la guerre navale. Dès l'apparition du canon, on pense à doubler la coque d'une cuirasse qui pourra arrêter les boulets. Mais l'accroissement de masse qui en résulterait rendrait le navire incapable de se mouvoir avec la seule aide du vent et de la rame. Aussi, le cuirassement restera-t-il une utopie jusqu'à l'apparition de la vapeur.

En 1846, le prince de Joinville, qui commande l'escadre de la Méditerranée, reçoit la visite d'un jeune ingénieur nommé Dupuy de Lôme. Celui-ci lui présente les plans de deux navires qui vont rendre caducs les navires à flot : un vaisseau de quatre-vingt-dix canons à hélice et une frégate construite en fer. Depuis l'apparition du *Sphinx* en 1829, la Marine française avait construit plusieurs bâtiments à roues ou à hélice, mais n'avait pas osé concevoir la propulsion à vapeur pour un vaisseau de ligne.

Le ministre Guizot, à qui le prince a chaleureusement recommandé Dupuy de Lôme, prend le risque en 1848 d'autoriser la construction du *Napoléon*, vaisseau de quatre-vingt-douze canons, qui atteindra aux essais la vitesse de 13,8 nd avec sa seule machine à vapeur.

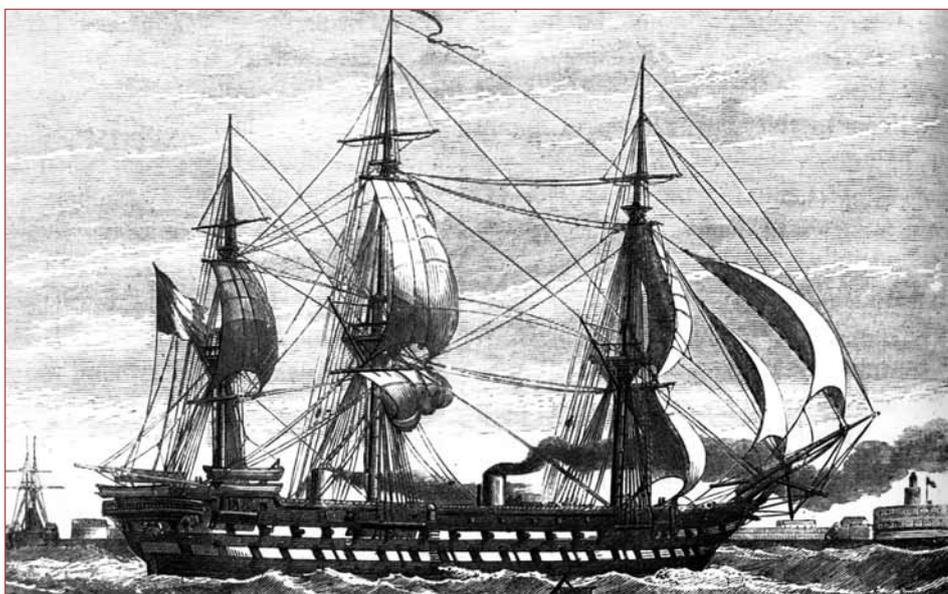
En revanche, le second projet de Dupuy de Lôme ne rencontre qu'une incompréhension générale. Pour ne pas se heurter en vain contre l'étonnement de gens que rien n'a préparés à l'entendre, Dupuy de Lôme referme son dossier en attendant qu'une occasion favorable se présente pour faire admettre son point de vue.

Le déroulement des opérations navales pendant la guerre de Crimée va démontrer la justesse des idées de Dupuy de Lôme. En effet, le 14 novembre 1854, un ouragan balaie les côtes de ce pays, malmène les vaisseaux à voile et sème un véritable désastre au sein de la flotte de ravitaillement entièrement composée de voiliers requis parmi la flotte de commerce. On recense trente-huit naufrages et près de quatre cents morts. Devant cette catastrophe, les gouvernements de Paris et Londres ordonnent le retrait des vaisseaux classiques et seuls les navires à vapeur poursuivent les opérations. Le 18 novembre 1855, après la chute de Sébastopol, la flotte alliée entreprend la réduction de la place de Kinburn. Ce jour-là, trois batteries flottantes, les *Lave*, *Tonnante* et *Dévastation*, embossées à mille mètres des forts russes, prennent, par l'efficacité de leur feu, une part importante à la victoire. Mais surtout, elles sortent indemnes de l'affaire bien que n'ayant point été épargnées par le tir des canons ennemis. Aucun, parmi les centaines d'impacts d'obus russes relevés, n'a pu entamer la cuirasse qui protège leurs flancs.

Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que l'on reparle en France de l'idée de bâtiment cuirassé émise neuf ans plus tôt par Dupuy de Lôme.

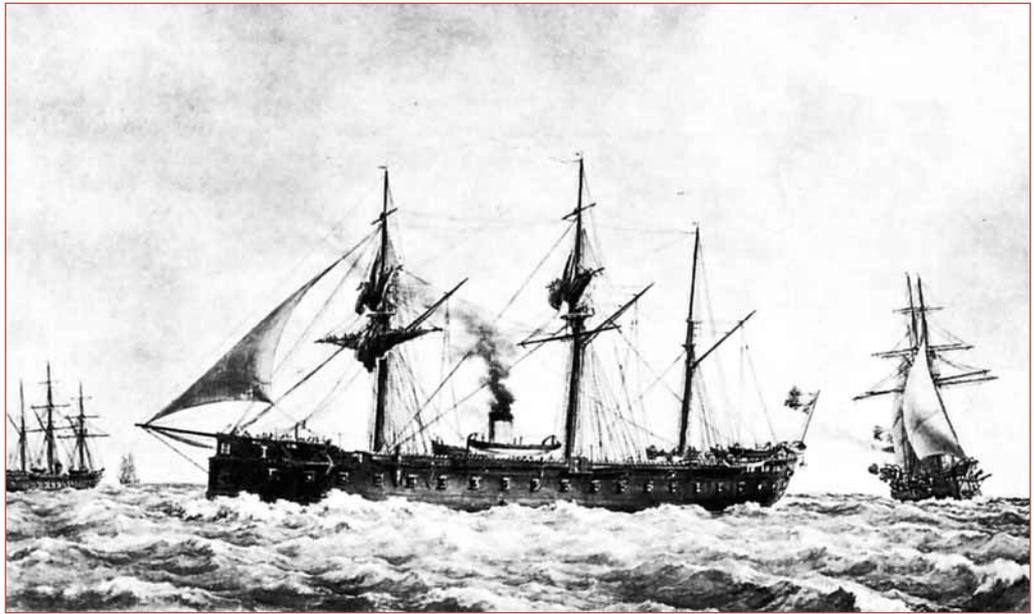
Aussi, en 1855, la *Gloire*, frégate en bois mais cuirassée à douze centimètres sur toute sa longueur, est lancée à l'arsenal de Toulon. Mais c'est avec le lancement de la *Couronne* en 1861 que sont entièrement suivies les idées du brillant ingénieur : la construction d'un navire entièrement en fer.

Tandis que la marine britannique se lance aussi dans la construction de navires cuirassés, le second Empire entreprend de se doter d'une flotte importante et moderne, avec la conception du programme naval de 1857. Programme qui prévoit une flotte de ligne composée de quarante bâtiments cuirassés de premier rang pour l'escadre et de vingt bâtiments cuirassés de deuxième rang pour les stations loin-



*Le vaisseau mixte Napoléon de 92 canons, création de Dupuy de Lôme, fut lancé le 18 mai 1830 ; il étonna le monde par sa vitesse considérable pour l'époque de 13,86 nd maxi. Cette gravure le montre devant les forts de Sébastopol.*

*Tableau de F. Roux représentant la frégate cuirassée Gloire de 5 630 t construite à l'arsenal de Toulon sur les plans de Dupuy de Lôme.*



taines En 1867, la marine française possède déjà seize frégates cuirassées lorsqu'elle lance l'*Océan*, premier navire à être officiellement désigné comme "cuirassé d'escadre".

Toutefois, le développement de ce programme va subir, avec le désastre de 1870, un arrêt brutal. Dès la paix revenue, de nombreuses voix demandent des explications sur l'inaction de notre Marine. Mais personne ne veut admettre l'évidence: Notre flotte n'a pas combattu... Faute d'adversaires!

En effet, les quelques bâtiments que compte la flotte de Guillaume I<sup>er</sup> ne sont jamais sortis en mer. Bien que la rapide défaite n'ait pas permis de s'en rendre compte, Bismarck, obsédé par

la menace que faisait l'escadre française au large des côtes, avait dû immobiliser cent mille hommes pour prévenir toute tentative de débarquement.



*Le cuirassé Océan de 7 580 t (1865-1894) à Brest.*

*Le cuirassé Redoutable de 9224 t (1873-1910) dans son état d'origine dans l'arsenal de Brest.*

Après la spectaculaire défaite de 1871, suivie par la sanglante aventure de la Commune, la France doit réviser toute sa politique de défense. Pour cela, elle va devoir réorganiser son armée, la doter d'un équipement moderne et couvrir la frontière de l'Est d'un imposant réseau de fortifications [1].

Mais un tel projet exige des crédits importants. Aussi des économies draconiennes devront-elles être réalisées dans d'autres domaines. La Marine sera donc l'un des principaux secteurs où le couperet des Finances va amputer les crédits. De fait le programme de 1872 limite l'extension de la flotte aux bâtiments à flot ou en construction, tandis que les unités trop anciennes ou dépourvues de valeur militaire sont envoyées à la démolition. La flotte de ligne tombe donc à vingt-huit bâtiments dont seulement seize de premier rang, et pour l'avenir, on entretiendra le matériel et, si l'on peut, on le renouvellera. Cette politique recueille l'aval du ministre, l'amiral Pothuau, qui s'exclame devant la Chambre: *L'heure est venue où la Marine doit se sacrifier sur l'autel de la Patrie!*

Alors que le budget de 1871 lui avait octroyé cent soixante et onze millions, la Marine doit se contenter en 1872, d'un budget de cent quarante-six millions dont une grande part est consacrée aux colonies [2].

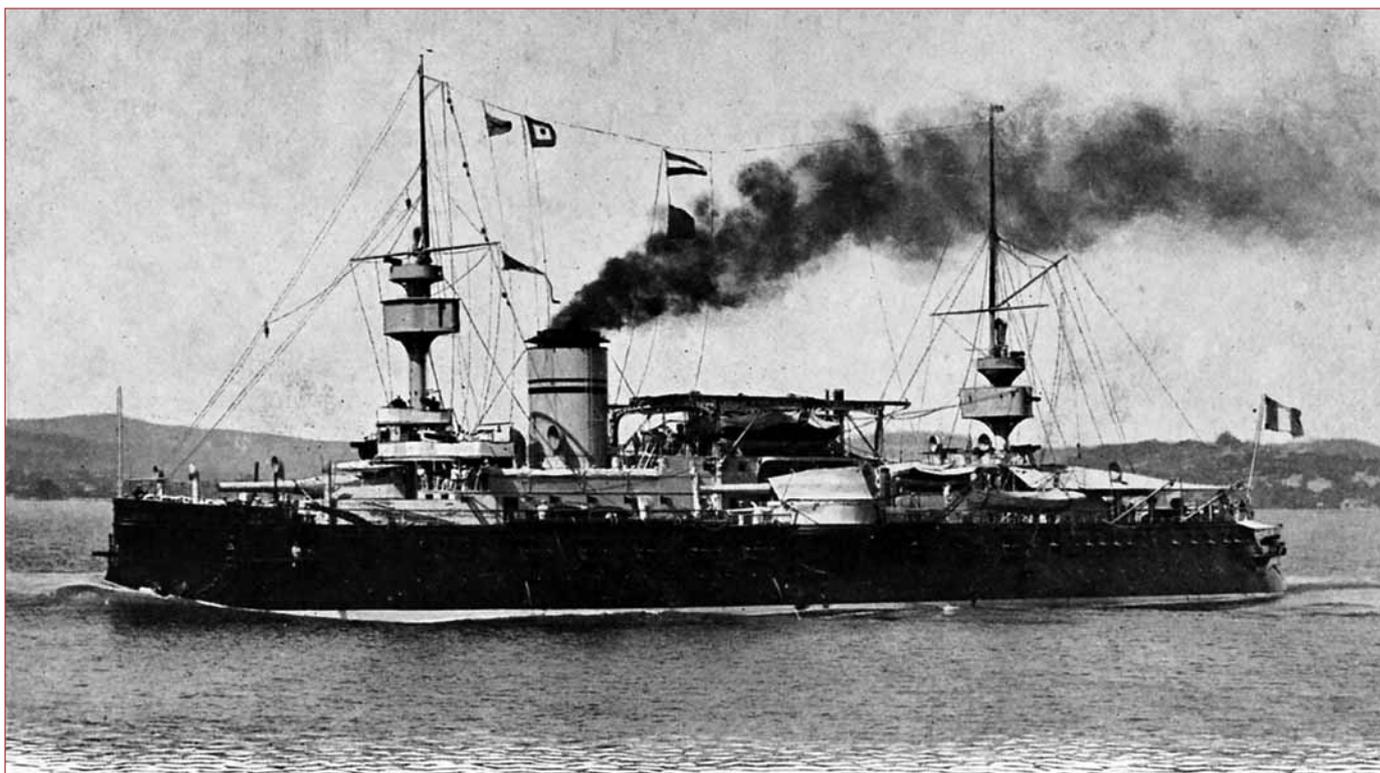
Alors qu'elle est victime d'un contexte politique défavorable, notre Marine va devenir l'enjeu d'une querelle idéologique qui va secouer, en France du moins, le dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle. De jeunes officiers et des journalistes, appuyés par certains



amiraux, vont prôner une nouvelle théorie connue sous le nom de "Jeune École". Pour ses tenants, la course au déplacement est une hérésie, du fait de l'apparition des nouvelles techniques: torpilles et mines. Et le bâtiment cuirassé n'est plus qu'un monstre préhistorique que l'avènement du torpilleur condamne inéluctablement à la destruction.

Ce penchant pour les petits bâtiments va être contemporain de la nouvelle politique militaire: l'Armée défend la frontière, la Marine défend les côtes. Les idées de la "Jeune École" vont rapidement déborder le simple cadre maritime et la polémique envahit bientôt l'opinion. Il est de bon ton de prendre parti et l'on va même jusqu'à affubler les partisans du cuirassé d'une étiquette de droite, tandis que les défenseurs du torpilleur sont de bons républicains.

Pendant ce temps, les Constructions navales achèvent les bâtiments encore sur cale et le lancement du *Redoutable* [3] en



*Le Marceau de 10558 t du même type que le Neptune est construit comme l'Amiral Duperré aux FCM de La Seyne-sur-Mer.*

1876 permet d'affirmer notre prédominance en matière de technique de pointe. Dessiné par l'ingénieur de Bussy, il est le premier cuirassé construit en acier.

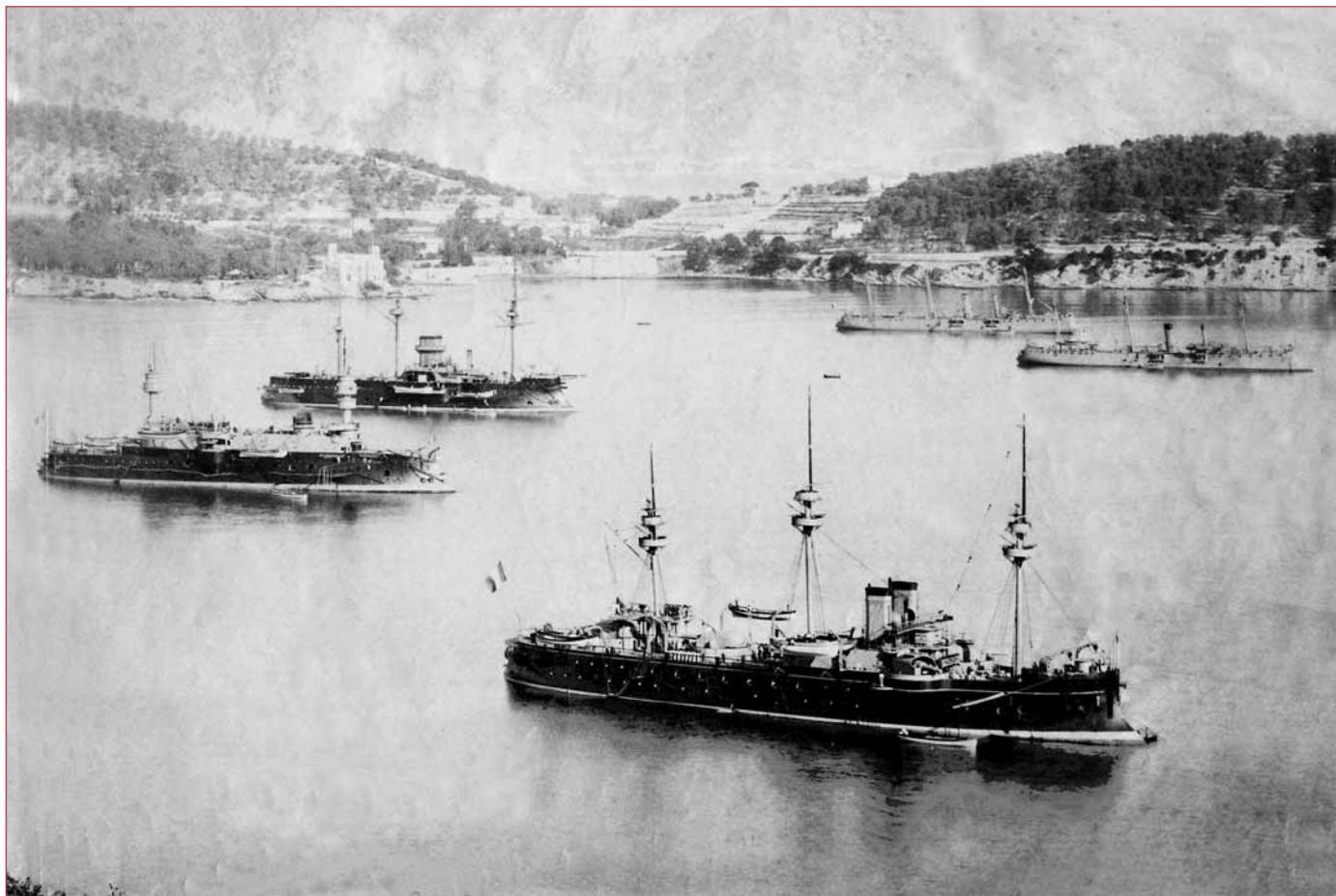
Néanmoins, sa silhouette est traditionnelle avec son phare carré à l'avant et son réduit central <sup>[4]</sup>. Bien que les Britanniques aient mis au point la tourelle douze ans auparavant, ce procédé ne jouit pas d'une grande faveur dans notre Marine. En effet, l'espace clos de la tourelle est rapidement envahi par la fumée nocive de la combustion des poudres à chaque ouverture de culasse et nous n'avons expérimenté ce procédé uniquement que sur quelques garde-côtes cuirassés.

Pourtant, avec la mise en service des *Amiral Duperré*, *Amiral Baudin* et *Formidable* <sup>[5]</sup>, l'artillerie principale est enfin disposée en tourelles. Mais, comme le problème de la ventilation n'est toujours pas résolu, nos ingénieurs ont utilisé la tourelle barquette, c'est-à-dire la tourelle sans toit. Pour ne pas être injuste

envers eux, il faut noter que leurs homologues étrangers n'ont pas plus de succès. De fait, les cuirassés contemporains anglais, en particulier, ont eux aussi des tourelles barquettes.

Malgré l'influence de plus en plus prépondérante de la "Jeune École" qui, par la plume de Gabriel Charmes écrit : *Le cuirassé est inapte à tout !*, les responsables de notre Marine s'inquiètent de savoir si elle peut faire face à sa mission. Aussi, entre 1879 et 1882, six cuirassés sont autorisés afin de renforcer la puissance de feu de la flotte. Mais le cœur n'y est pas. Le Parlement ergote sans fin sur les crédits. Le *Marceau* <sup>[5]</sup> est mis sur cale en 1880 ; mais, c'est seulement trois ans plus tard que les crédits nécessaires à la commande des machines sont débloqués. En outre, le travail progresse lentement ; il est même totalement arrêté lors de la nomination au ministère de l'amiral Aube, le chef de la "Jeune École".

1. L'artillerie française ne disposait en 1870 que de canons se chargeant par la bouche alors que l'armée prussienne était déjà équipée de pièces se chargeant par la culasse. Observation (H.R.) : Le premier canon rayé moderne à chargement par la culasse fut inventé en 1837, par Martin von Wahrendorf, avec un culot de culasse cylindrique verrouillé par une cale horizontale. Dans les années 1850 et 1860, Whitworth et Armstrong mirent au point des canons d'artillerie à chargement par la culasse améliorés. Le canon de marine Mod. 1867 produit par la Russie impériale à l'usine d'État d'Oboukhov utilisait la technologie Krupp. Pour les armes de gros calibre, trop grand pour utiliser des cartouches, le problème avait été résolu par le développement du filetage interrompu. En complément, il convient de rappeler que, durant le second Empire, la France eut en cours de sérieuses études concernant l'artillerie rayée qu'elle avait testée en Crimée (1854), en Kabylie (1857), en Italie (1859) ; elle fit également des essais de gros calibres, notamment contre un fort de l'île d'Aix ; ce qui déboucha sur une instruction ministérielle parue en 1867 dont l'application fut interrompue par la guerre de 1870. Après la défaite, les tirs des pièces rayées allemandes contre les remparts de Strasbourg et certains forts de Paris furent relevés et sérieusement étudiés par la France. Ainsi, et parallèlement à ce qui se passait pour la Marine, les fortifications terrestres étant rendues obsolètes par la nouvelle artillerie, il fallut envisager de les cuirasser à leur tour ; d'où l'instruction ministérielle du 9 mai 1874 prenant en compte les études du comité de défense de 1872 dont le secrétaire était le général Séré de Rivière (réf. L. Piarron de Mondésir, *Fortification cuirassée*, Paris, O. Doin et Fils, éditeurs, 1909, p. 12-15).
2. Les colonies dépendent alors de la Marine. Elles passent en 1889 sous la coupe du ministère du Commerce avant d'être un ministère autonome en 1894. Les troupes de marine qui assurent la conquête et la défense des colonies restent sous l'autorité et l'administration de la Marine. En 1900, ces unités quittent le ministère de la Marine et sont prises en charge par le ministère de la Guerre. Elles deviennent alors Troupe coloniale (loi du 7 juillet 1900) ou la Coloniale. Puis, deux décrets datés du 28 décembre 1900 portent organisation, l'un de l'infanterie coloniale, l'autre de l'artillerie coloniale. C'est à ce moment que le corps d'artillerie de la Marine devient le 1<sup>er</sup> régiment d'artillerie coloniale, membre de la 2<sup>e</sup> division d'infanterie coloniale lors de la Première Guerre mondiale et dissous après l'armistice de 1940. En 1967, est créée, au sein de l'armée de Terre, l'arme des troupes de Marine par la fusion de l'infanterie et de l'artillerie coloniale (observation faite par Henri Ribot, ayant servi au sein des 10<sup>e</sup> RAMA et 303<sup>e</sup> GAMA, et, aujourd'hui, capitaine des troupes de Marine à titre honoraire).
- 3 Voir tableau : Les cuirassés français cités dans le texte, antérieurs au *Brennus*.
4. Pour réaliser des économies de masse, on avait rapidement abandonné l'artillerie en batterie, disposition héritée de la marine en bois, au profit d'une concentration au centre du bâtiment dans un carré fortement protégé : le réduit central.
5. Voir tableau : Les cuirassés français cités dans le texte, antérieurs au *Brennus*.



Une partie de l'escadre française au mouillage début 1893, dans la baie de Villefranche-sur-Mer. De gauche à droite : les cuirassés Neptune de 10810 t, Redoutable avec les premières modifications, l'Amiral Duperré de 11 030 t et les deux petits croiseurs protégés de 1968 t Lalande et le Cosmao de 1923 t.

### *Les théories de la "Jeune École". Leur influence. [1]*

L'intervention de la Jeune École allait transformer dans beaucoup d'esprits ce doute en certitude, et créer pour longtemps au Parlement une atmosphère de discussions passionnées.

Le groupement qui s'était ainsi baptisé lui-même comprenait des officiers de marine et des publicistes. Le chef qu'il s'était donné était l'amiral Aube, marin et écrivain maritime distingué. Son principal propagandiste était un publiciste de talent, M. Gabriel Charmes.

Les théories de la Jeune École pouvaient se résumer ainsi :

La Marine française n'est pas à la hauteur de sa tâche parce qu'elle ne dispose pas des moyens voulus pour y faire face. Elle ne dispose pas de ces moyens parce que le but de la politique navale du pays est mal défini. Borner ses efforts à conserver un rang donné sur la liste des puissances navales n'est pas un but rationnel ; c'est accepter de subir toujours la "loi du plus fort". Toute politique navale doit avoir deux objectifs principaux et parfaitement nets : d'abord, assurer envers et contre tous la défense du littoral ; ensuite, faire le plus de mal possible à l'adversaire, quel qu'il soit. Il n'est pas besoin de cuirassés pour remplir l'un ou l'autre de ces deux buts essentiels. Les escadres cuirassées ne possèdent plus la "maîtrise de la mer". Elles l'ont perdue depuis l'entrée en ligne de deux facteurs nouveaux : la "torpille" et la "vitesse". La crainte du torpillage les incite à la prudence ; elle les rend inaptes aux opérations contre les côtes adverses et à la tenue du blocus. Leur lenteur ne leur permet pas d'atteindre les bâtiments rapides et de les forcer au combat. Elles ne peuvent donc plus assurer efficacement la protection du littoral et celle des communications maritimes. En définitive, ces escadres ne sont plus utilisables que pour la "bataille rangée" et deviennent impuissantes si leur adversaire n'a que des bâtiments rapides, capables d'éviter cette bataille, grâce à leur vitesse supérieure.

La concentration du maximum de puissance offensive et du maximum de puissance défensive sur une seule coque, celle du bâtiment cuirassé, est d'ailleurs une erreur, car c'est un défi au principe, universellement adopté dans l'industrie, de la "division du travail". Il faut remplacer le cuirassé d'escadre, navire de vitesse modérée, essentiellement complexe et à plusieurs fins, par une grande quantité de bâtiments spéciaux : bateaux-torpilleurs, bateaux-canon, croiseurs, construits pour des buts particuliers et possédant, dans chaque catégorie la "vitesse maximale".

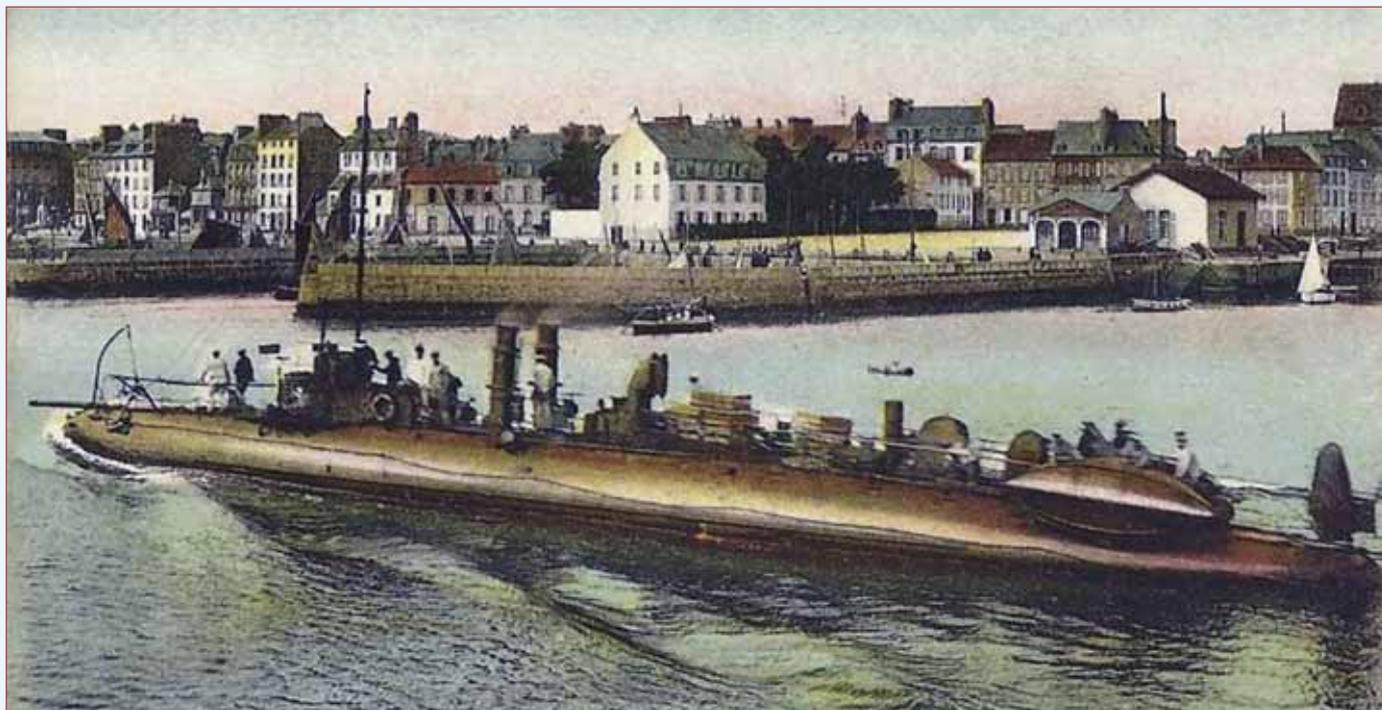
Les bateaux-torpilleurs et les bateaux-canon auront un déplacement aussi faible que possible pour bénéficier des avantages de "l'invisibilité". Aux bateaux-torpilleurs sera confiée la tâche de la défense du littoral. Les bateaux canon y contribueront aussi, mais pourront surtout, grâce à leur grande vitesse, exécuter des raids de bombardement sur les côtes adverses les plus rapprochées. Les croiseurs rapides auront pour mission de causer à l'ennemi tout le mal possible, en s'attaquant sans merci à ses intérêts, à ses biens, à son commerce en lui faisant une "guerre industrielle" implacable, tout en évitant de s'engager avec les navires cuirassés adverses.

Pour remplir efficacement les buts ainsi définis, la nouvelle Marine française devra disposer de nombreux "points d'appui", judicieusement répartis et bien défendue.

Une Marine ainsi constituée sera beaucoup mieux adaptée à nos besoins réels que notre flotte actuelle ; elle sera beaucoup plus redoutable pour l'ennemi, et elle aura en outre l'avantage de coûter sensiblement moins cher. *Pour le prix d'un cuirassé, écrivait Gabriel Charmes, on peut avoir 60 torpilleurs.*



*On donna le nom de Gabriel Charmes au seul bateau-canon construit pour la Marine française (1886-1907).*



*Torpilleur numéroté de la défense mobile de Cherbourg.*

Défendue par une jeunesse ardente et convaincue, dont les sentiments de pur patriotisme ne pouvaient pas être mis en doute, propagée habilement et intensivement dans tous les milieux par la presse, le livre et la parole, cette thèse nouvelle et originale ne tarda pas à captiver l'opinion publique et à gagner l'adhésion de très nombreux parlementaires.

Son succès tenait à deux causes principales : la satisfaction donnée à l'amour-propre national en lui promettant une Marine capable de lutter avec n'importe quelle autre ; le réconfort apporté à l'opinion publique et au Parlement par l'affirmation qu'on pouvait réaliser ce "miracle" aux moindres frais, sans charges trop lourdes pour le pays.

Dans leur enthousiasme, les partisans de la Jeune École ne s'attardaient pas à rechercher et à peser ce que leur thèse, à côté de quelques vues justes bien que prématurées, pouvait contenir d'idées "purement théoriques" dont l'application devait montrer la vanité.

Le résultat de cette campagne ne tarda pas à se faire sentir. Toutes les questions intéressant la Marine devinrent, aussi bien dans la presse qu'au Parlement, l'objet d'âpres discussions techniques dans lesquelles s'affrontaient les partisans de la Jeune École et les défenseurs des idées traditionnelles de la Marine, qualifiés par opposition de représentants de la "Vieille École". Dans leurs interventions, les ministres ne trouvaient pas toujours les arguments susceptibles de faire prévaloir leur propre point de vue. Cette impuissance était surtout due à ce qu'il n'existait pas au ministère de la Marine d'organisme permanent d'étude et de "préparation à la guerre", ayant pour mission d'établir et de tenir à jour un corps de doctrine irréfutable sur lequel pût s'appuyer le chef du Département. N'ayant pas l'autorité nécessaire pour imposer leur volonté, les ministres se virent souvent réduits à "faire la part du feu", en tenant la balance égale entre les deux partis, et en consentant à faire des concessions aux idées nouvelles.

C'est ainsi que l'exécution du programme de 1872, modifiée progressivement pour tenir compte des progrès de la technique et de l'apparition de la torpille, put être poursuivie lentement et sporadiquement, à condition d'y introduire un nombre toujours croissant de croiseurs et surtout de petits bateaux-torpilleurs.

Les enseignements de la guerre de Chine (1884-1885) ne contribuèrent pas à donner à ce programme de 1872 un regain de popularité. S'ils prouvèrent que la valeur du personnel de la flotte, à tous les degrés de la hiérarchie, était toujours de premier ordre, ils montrèrent en revanche que notre matériel naval n'était pas bien approprié aux opérations. L'impuissance des lents bâtiments de l'amiral Courbet à forcer au combat les croiseurs rapides de l'amiral Ting, le 12 février 1885, et le succès de l'action audacieuse de deux minuscules canots à vapeur porte-torpilles français contre les navires chinois réfugiés à Sheipoo, dans la nuit du 14 au 15 février 1885, furent mis à profit par les partisans de la Jeune École pour proclamer la victoire de leurs théories. Il sembla au début de 1886 que ces dernières allaient définitivement triompher.

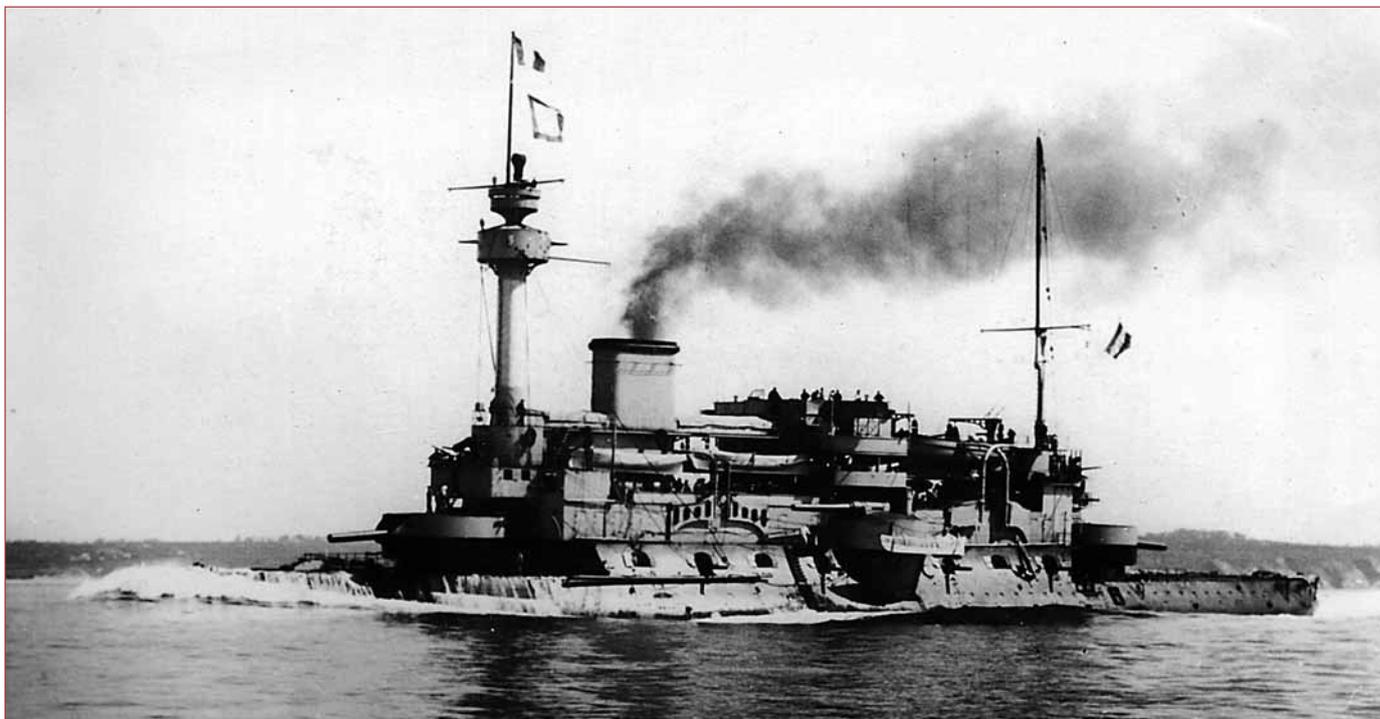
L'amiral Aube devint ministre de la Marine, le 7 janvier 1886, dans le cabinet de M. de Freycinet. Son ministère se termine le 30 mai 1887.

Le nouveau ministre prit naturellement comme bases de ses décisions les principes qu'il avait si activement préconisés. Mais il se défendait d'être un homme de parti et de système. Sagement, il évita de rompre brutalement avec le passé.

*L'amiral Aube (1826-1890) chef de la "Jeune École".*



1. Extrait de l'ouvrage *La Marine française* par le vice-amiral H. Salaun aux Éditions de France, Paris 1934.



*Le Hoche pendant ses essais à 15 nd aux environs de Brest le 3 mai 1895, mer belle!*

*Le Dupuy de Lôme de 6676 t est le premier croiseur-cuirassé de la Marine française, il atteint la vitesse de 19,5 nd. Il est refondu en 1905, sa silhouette est allégée des deux mâts militaires et il possède alors trois cheminées d'égales grosseurs. Il est rayé de la liste de la flotte le 21 avril 1911 et est vendu au Pérou le 29 août 1911. Les travaux de remise en état sont entrepris. Mais le bâtiment est vendu pour la somme de trois millions de Francs, dont le Pérou n'en règle qu'un.*



*Le 12 septembre 1912, le croiseur est transféré à Lorient à son équipage péruvien et prend le nom de Comandante Aguirre, mais ce nom d'Aguirre avait été déjà donné à un sous-marin (appellation de chantier SC1) du type "Laubeuf" en construction à Chalon-sur-Saône dans les établissements Schneider & Cie pour la marine péruvienne. Cette dernière débaptisera son sous-marin et l'appellera Ferré. Le départ pour le Pérou du croiseur-cuirassé est prévu pour le 15 octobre 1912. Il n'aura jamais lieu. En octobre 1914, le Pérou le remet à la garde de la Marine française à Lorient. Il est vendu le 30 juillet 1918, à la Lloyd Royale Belge et transformé en cargo aux Forges et Chantiers de la Gironde à Bordeaux. Il prend le nom de Péruvier. L'état-major général demande que l'opération soit attentivement suivie, car il est sceptique sur son bien fondé et sa rentabilité. Pour la petite histoire, on peut lire dans le Yacht du 7 juillet 1920: "Le Péruvier est arrivé à Pernambouc en mai 1920 avec chaudière en avarie et le feu dans les soutes"<sup>[1]</sup>.*

Ainsi, le *Magenta* <sup>(2)</sup> est-il construit en... dix ans! Cette lenteur excessive le fait bénéficier de trois remaniements de son artillerie.

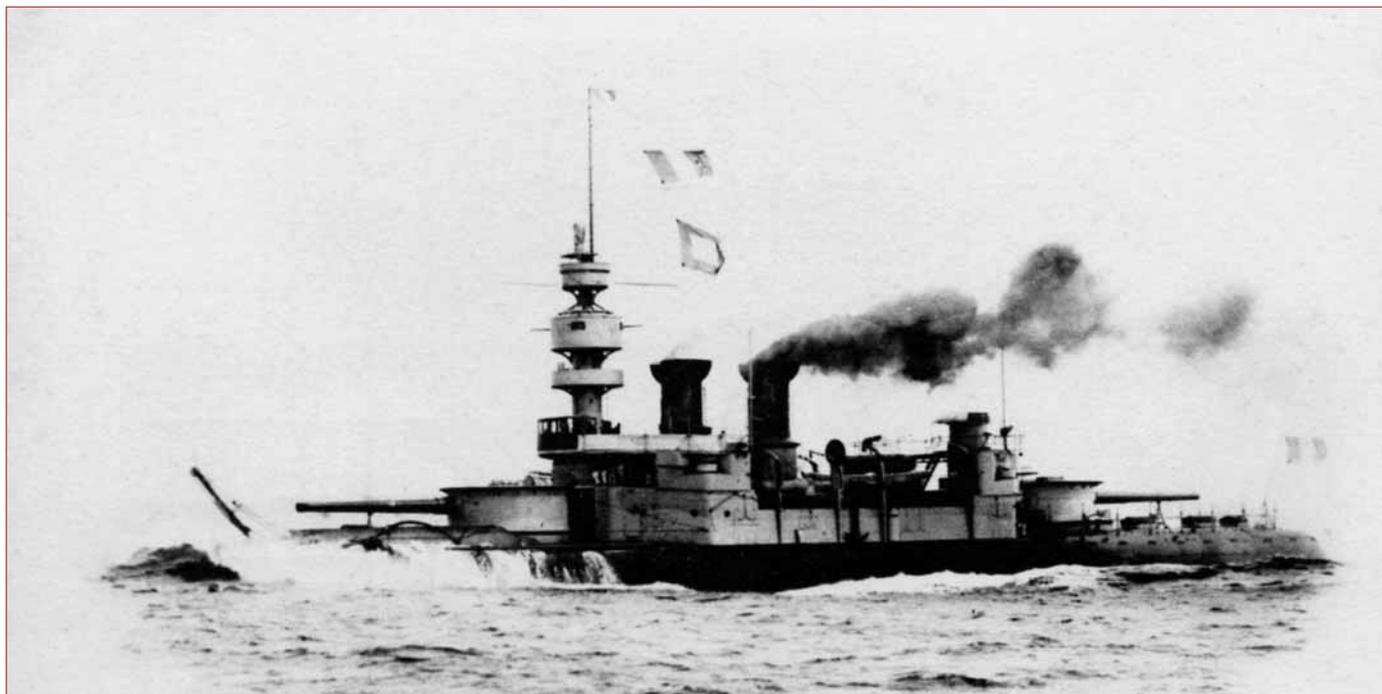
Et, quant au résultat! Le *Hoche* <sup>(2)</sup> est le plus beau monceau de ferraille qui ait jamais paru sur les flots. Sa silhouette haute comme une cathédrale, ses innombrables encorbellements, ses tourelles disposées comme des échauquettes, les hautes tours de sa mâture militaire le font surnommer le "Grand Hôtel", tandis que le kaiser Guillaume II s'extasie sur la plus *magnifique cible* jamais offerte à un pointeur. En dépit de ces nombreux défauts, le *Hoche* est le premier à être doté de tourelles fermées, tout au moins pour les 340 mm axiaux. Cette mode des superstructures imposantes confère aux quatre unités achevées un manque chronique de stabilité. À la moindre giration, les navires prennent une gîte impressionnante qui noie la cuirasse.

Les marins n'osent imaginer ce qui pourrait advenir en cas d'impact à la hauteur de la ligne de flottaison qui, lors des évolutions, n'est plus protégée par la cuirasse.

La construction des deux derniers cuirassés *Brennus* et *Charles Martel* est finalement confiée à l'ingénieur Huin, directeur des Constructions navales. D'innombrables demandes d'amélioration des plans font que les deux unités n'ont toujours pas été mises sur cale au moment où l'amiral Aube s'installe dans le fauteuil de Colbert. Le nouveau ministre ordonne l'arrêt

1. Lire *L'odyssée technique et humaine du sous-marin en France Tome 2: Des "Émeraude" (1905-1906) au Charles Brun (1908-1933)* par Gérard Garier; Marines Éditions Nantes, avril 1998.

2. Voir tableau: Les cuirassés français cités dans le texte, antérieurs au *Brennus*.



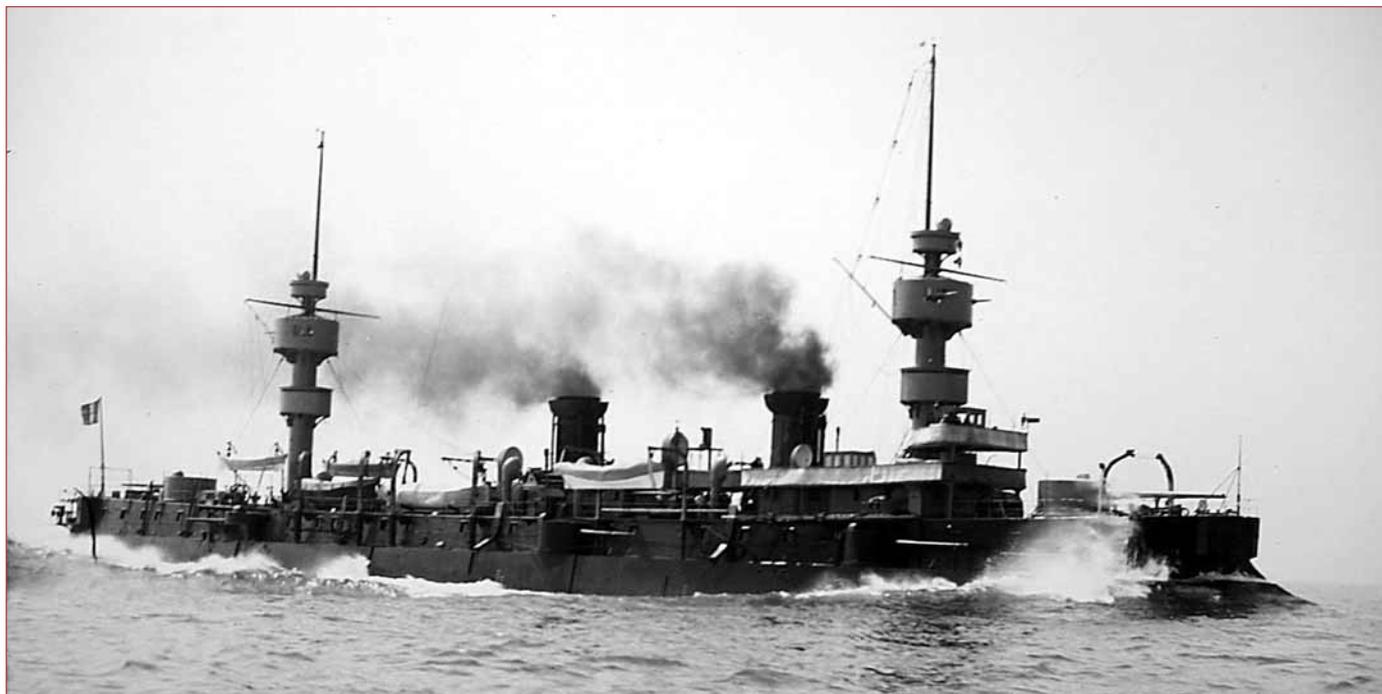
*Le premier type de garde-côtes dont les Valmy et Jemmapes sont armés de deux canons de 340 mm de 42 calibres Mod.1887. Les deux suivants Amiral Tréhouart et Bouvines seront construits avec une teugue pour éviter d'être à tout moment mangés par la mer, mais ils n'auront que du 305 mm de 45 calibres Mod.1887.*

des travaux préparatoires et annule la construction des deux cuirassés. Au mois de juin 1887, l'amiral Barbey s'installe à son tour rue Royale et, quoi que sympathisant de la Jeune École, il autorise, le 31 décembre suivant, le *Brennus* mais confirme l'annulation du *Charles Martel*.

La construction du *Brennus*, sur des plans dus toujours à l'ingénieur Huin, va faire entrer le cuirassé dans l'ère moderne. L'adoption de l'acier cimenté permet d'obtenir une protection égale ou supérieure à celle de ses quatre aînés avec un déplacement ramené à onze mille six cents tonnes. Le *Brennus* marque en outre l'abandon de la tourelle barbette et même une partie de son artillerie secondaire bénéficie de l'usage de la tourelle. Portant trois pièces de 340 mm dont deux placées en chasse, en tourelle double, il dispose de l'unité de calibre pour l'artillerie principale tandis que le très bon canon de 164,7 mm remplace le 138,6 mm et le dote ainsi d'une artillerie secondaire puissante. On doit aussi à l'amiral Barbey la mise sur cale du premier croiseur-cuirassé, le *Dupuy de Lôme*, bâtiment dont la conception va faire date. Mais ces bonnes dispositions ne durent guère.

En 1889, la Chambre vote les crédits nécessaires à la construction de... quatre garde-côtes cuirassés type "Valmy" et "Amiral Tréhouart", ne déplaçant que six mille sept cents tonnes, de quatre croiseurs-cuirassés type "Amiral Charner" qui, faute d'un déplacement suffisant, vont se révéler inférieurs au *Dupuy de Lôme* sur les trois plans de la vitesse, de l'armement et de la protection. Elle n'oublie pas non plus de prévoir la mise en chantier de quarante-quatre torpilleurs de défense mobile.

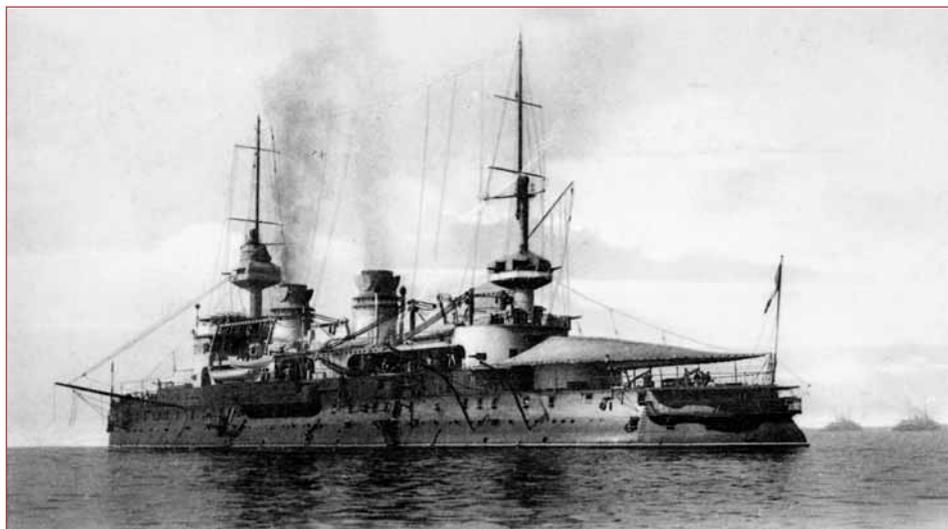
*Le croiseur cuirassé Chanzy un des quatre du type "Amiral Charner" de 4 700 t, il est le seul de la série à ne pas connaître la Grande Guerre, car le 20 mai 1907, il s'échoue et coule en Extrême-Orient sur le rocher Ballard dans l'archipel du Tchou San.*



*Le cuirassé Charlemagne et ses deux sisterships Gaulois et Saint Louis de 11 200 t ne sont pas un réel progrès par rapport aux précédents.*

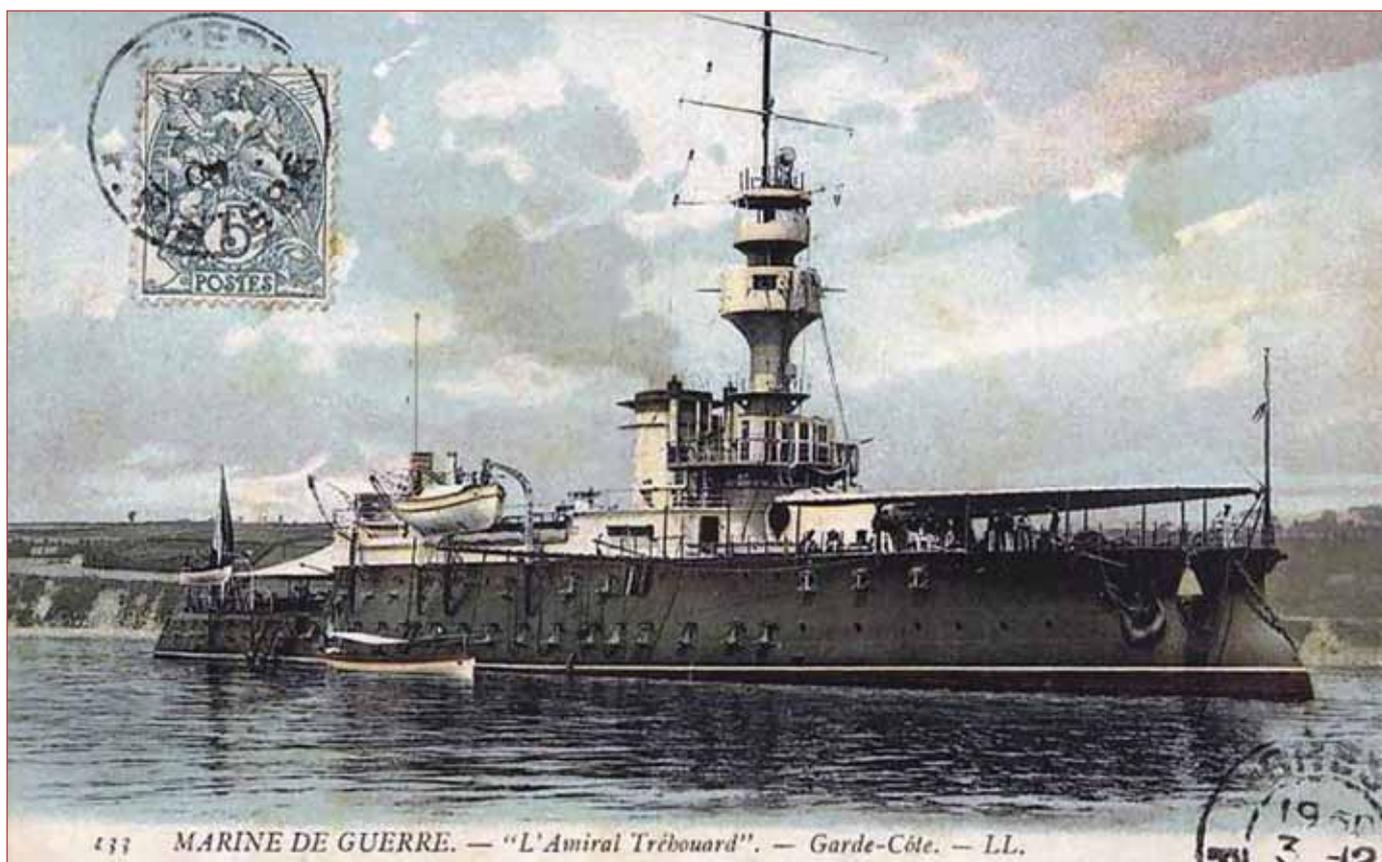
Entre-temps, notre politique d'expansion des flottilles de torpilleurs et l'apologie du croiseur corsaire destiné à la destruction du commerce ennemi ont secoué l'opinion publique anglaise et, en 1889, le Parlement britannique vote le *Naval Defense Act*, véritable programme à long terme qui doit permettre à la Royal Navy d'assurer sa suprématie. À côté du renouveau anglais s'inscrit le réveil de l'Italie qui poursuit obstinément, depuis son unité achevée en 1870, un sérieux effort naval pour obtenir la parité de sa flotte avec notre Marine.

En novembre 1889, Barbey, qui vient de retrouver son fauteuil de ministre, se rend compte qu'on ne peut plus "naviguer à vue" et que, si l'on veut avoir un jour une Marine un tant soit peu rationnelle, il faut établir un programme-cadre. Le ministre charge alors le Conseil supérieur de la Marine d'étudier et de proposer le nouveau programme. En attendant, il faut se résoudre à mettre sur cale des cuirassés pour pallier le vieillissement de la flotte de ligne. Se fondant sur les dernières réalisations anglaises, le Conseil supérieur prescrit un bâtiment de quatorze mille tonnes armé de quatre pièces principales disposées en losange, marchant à 17 nd et dotés d'une forte protection. Barbey a un haut-le-cœur à la lecture du schéma-type et prédit la tempête au Parlement si l'on s'entête à vouloir dépasser le déplacement de douze mille tonnes. Le Conseil persistant dans son idée, le ministre ordonne néanmoins le 4 janvier 1890



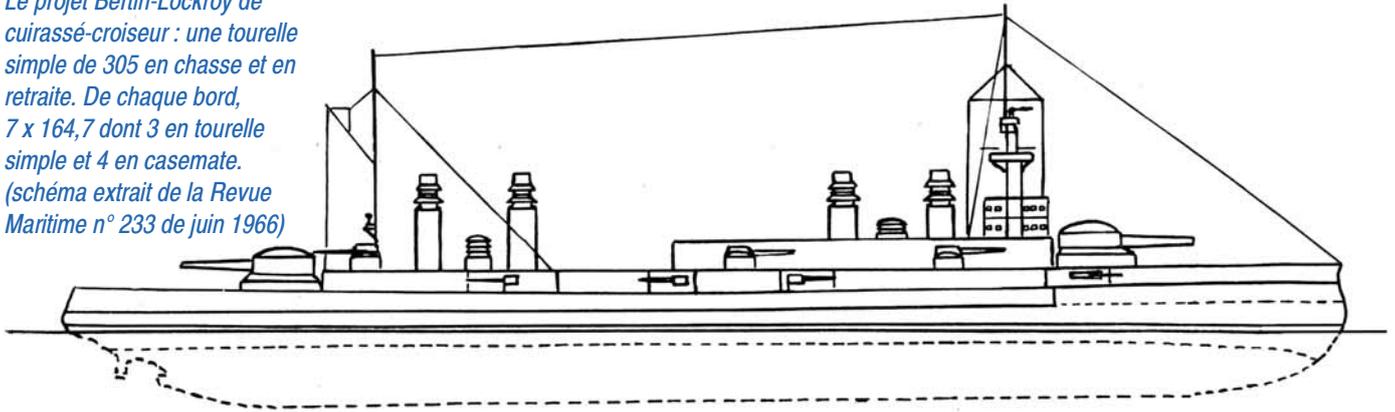
l'étude de cinq navires de quatorze mille tonnes. Aussitôt la Presse et le Parlement tirent à boulets rouges sur les "mastodontes" de Barbey et, devant l'ampleur de l'opposition, celui-ci prescrit le 23 janvier de se limiter à un déplacement maximal de douze mille tonnes. Les Constructions navales élaborent les critères de déplacement, d'armement et de vitesse, mais laissent toute latitude aux chantiers constructeurs quant à l'élaboration des plans. Il ne faut donc pas s'étonner dans ces conditions de ne pas obtenir une série homogène mais une réunion de cinq bâtiments dissemblables et hétéroclites. En effet tout diffère :

- la silhouette ;
- les aménagements internes ;
- la protection ;
- l'artillerie composée de pièces de modèle différent ;
- les vitesses inégales qui rendent la marche en escadre des plus aléatoires.



*Les garde-côtes cuirassés Amiral Tréhouart et Bouvines (deux cheminées), avec leurs deux 305 mm Mod 1887 de 45 calibres et une vitesse ne dépassant pas les 16,5 à 17 nd, sont en fait des mini-cuirassés de 6 681 t, inaptes à se battre contre les cuirassés adverses de la même époque.*

*Le projet Bertin-Lockroy de cuirassé-croiseur : une tourelle simple de 305 en chasse et en retraite. De chaque bord, 7 x 164,7 dont 3 en tourelle simple et 4 en casemate. (schéma extrait de la Revue Maritime n° 233 de juin 1966)*



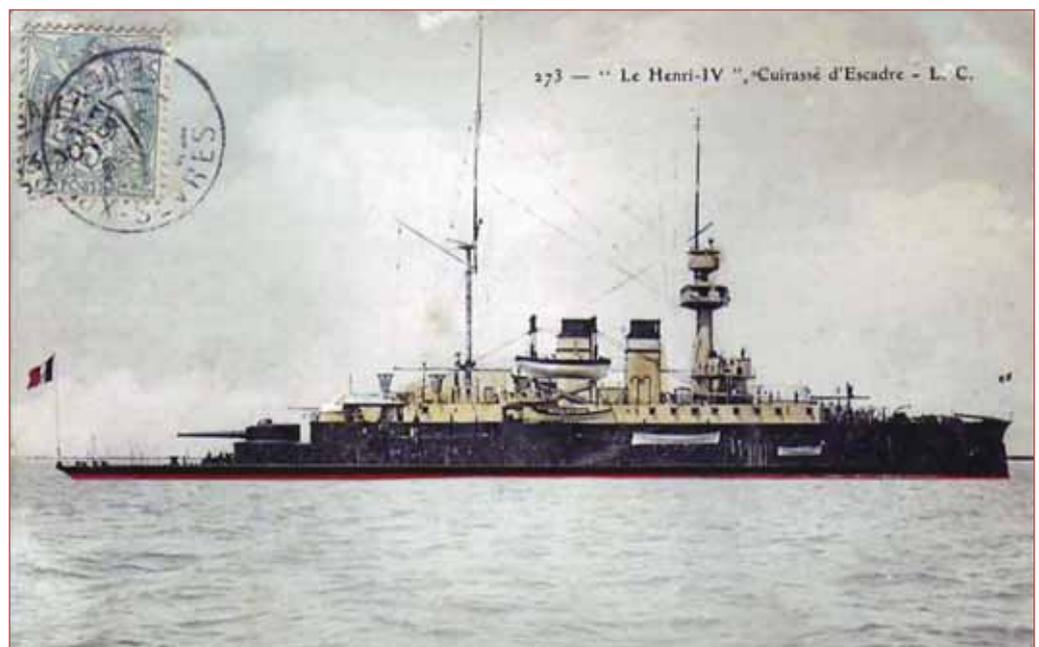
Devant cette manifestation évidente de l'individualisme français, notre flotte va recevoir l'appellation peu flatteuse de "flotte d'échantillons".

Pendant l'étude des nouveaux bâtiments qui seront ordonnés, trois en 1890 et deux en 1892, le Conseil supérieur poursuit ses travaux. En novembre 1890, le Parlement vote le programme proposé qui prend le nom de "programme de 1890". Malgré certains défauts, il a le mérite de s'intéresser à la flotte de ligne dont il fixe la composition à quatre escadres. Chaque escadre devra se composer de six cuirassés, huit croiseurs et dix torpilleurs. Pour obtenir ce résultat, la Marine va devoir construire quatorze cuirassés, car on ne peut décemment pas compter sur les bâtiments antérieurs à 1870.

De 1893 à 1895 quatre nouvelles unités sont autorisées ; et l'on a d'ailleurs fait l'effort d'élaborer une uniformisation des plans. Il s'agit presque d'une série ! Toutefois, les bonnes résolutions prises en 1890 sont oubliées. Le *Henri IV*, voté en 1894, est rapidement reporté sur un budget postérieur à celui de 1895. De plus on n'avance pas sur le plan du déplacement. En l'occurrence, on peut même parler de recul avec une limitation à onze mille deux cents tonnes. Si les adversaires des gros déplacements sont satisfaits, les utilisateurs des "Charlemagne" le seront beaucoup moins : la stabilité est médiocre, l'habitabilité ne vaut guère mieux et l'endurance est nettement insuffisante pour un cuirassé d'escadre.

Mais, pour les partisans de la Jeune École, onze mille deux cents tonnes, c'est encore excessif. Leur enthousiasme ne connaît donc plus de limite lorsque, le 12 mai 1895, l'amiral Besnard, ministre de la Marine, monte à la tribune de la Chambre. Il commence par faire l'apologie des "Amiral Tréhouart" et des "Valmy" dont la "fausse série" de quatre forme une escadre aussi homogène que redoutable ! Puis, il déclare qu'il ne veut plus faire construire de cuirassés d'un déplacement supérieur à huit mille tonnes.

*Carte postale naïvement colorisée du Henri IV, avec ses 8807 t, sa vitesse de 17 nd et son armement principal de deux 274,4 mm Mod. 1893-96 de 40 calibres et malgré ses nouveautés dans la construction et la disposition de son armement, il ne peut pas prétendre à lutter contre un cuirassé contemporain étranger.*



Avant d'avoir pu mettre ses idées en pratique, l'amiral Besnard est remplacé par M. Lockroy. Le chef de la section Technique, l'ingénieur général Bertin, parvient alors à convaincre le nouveau ministre qu'il est temps de construire des bateaux bien équilibrés et qu'il faut en venir au déplacement de quatorze mille tonnes si l'on veut en arriver à ce résultat.

M. Lockroy, qui depuis 1870 est le premier civil à occuper le fauteuil de Colbert, admet que les "Tréhouart" ne peuvent se mesurer avec les derniers cuirassés britanniques qui dépassent quatorze mille tonnes. Il autorise donc Bertin à étudier les plans d'un bâtiment ayant ce déplacement. Celui-ci conçoit alors un cuirassé-croiseur déplaçant quatorze mille cinq cents tonnes, marchant à vingt nœuds, doté d'une bonne protection et armé de deux canons de 305 mm, un en chasse, l'autre en retraite, et de quatorze canons de 164,7 mm dont six en tourelles simples et huit en casemate.

Malheureusement, le 29 avril 1896, l'amiral Besnard redevient ministre. Il arrête toutes les études relatives aux cuirassés-croiseurs. Fidèle à ses déclarations de l'année précédente, il autorise la construction du *Henri IV*, cuirassé garde-côte de huit mille cinq cents tonnes. Bertin, chargé d'en dessiner les plans, réalise des prodiges. Il parvient à lui confier une stabilité remarquable et à le doter d'une protection excellente, en particulier au plan de la protection sous-marine. L'apparition du *Henri IV* fait sensation dans les milieux maritimes par la disposition de son artillerie : Bertin, pour la première fois au monde, a superposé les tourelles. Pourtant, après avoir donné l'exemple, la France abandonne ce principe jusqu'au *Courbet* de 1910. Mais il ne fait aucun doute à personne que le *Henri IV* ne pourra jamais se comparer à un vrai cuirassé.



Le cuirassé Suffren de 12 527 t est pour ainsi dire le dernier des "échantillons", car les suivants seront construits en série, les six "République" (2 + 4) et les six "Danton", puis l'arrivée des "dreadnoughts". La légende de la photo est fautive, il ne s'agit pas du Iéna mais du Suffren, très reconnaissable à une partie de son artillerie secondaire placée en tourelles simples. Il sera torpillé et coulé le 26 novembre 1916 par le sous-marin allemand U-52.

Le croiseur protégé Châteaurenault, construit aux F.C.M. de La Seyne-sur-Mer comme croiseur "corsaire" avec une silhouette de paquebot avec ses quatre cheminées hautes, penchées et égales, son arrière en forme de navire de commerce et son grand fardage, pouvait atteindre une vitesse de 24 nd. Émile Bertin, lors d'une mission aux États-Unis, avait été intéressé par les croiseurs dits "corsaires" CL12 Columbia et CL13 Minneapolis dont il s'était inspiré. Cette carte postale le représente sous ses couleurs coloniales : coque blanche et superstructures et cheminées jaunes. Pendant la Grande Guerre il est souvent utilisé comme transport de troupe rapide. Il est torpillé et coulé le 14 décembre 1917 par le sous-marin de la double-monarchie austro-hongroise U-78 ex-UC-38 entre Tarente et Corfou. Ce dernier sera poursuivi et coulé par les contre-torpilleurs français Mameluk et Lansquenet.



#### CARACTÉRISTIQUES DES CUIRASSÉS

Nom	Déplacement (t)	Longueur (m)	Largeur (m)	Tirant d'eau (m)	Nombre d'hélices
Redoutable	8 858	100,70 95 pp	19,76	7,28	1
Dévastation	10 100	95,09 wl	20,42	7,62	2
Courbet	10 518	98,40 pp	20,46	7,87	2
Amiral Duperré	11 100	97,48	20,4	8,05	2
Amiral Baudin	11 590	104,4	21,24	8	2
Formidable	11 521	104,4 98 pp	21,24	8,27	2
Hoche	10 902	105,6	19,75	8,5	2
Marceau	10 602	103,6	20,23	8	2
Neptune	10 965	103,6	20,21	8	2
Magenta	10 548	103,6	20,24	8	2

FCM : Forges et Chantiers de la Méditerranée

Malgré ses réticences, le ministre Besnard est contraint d'accepter que l'Iéna, ordonné en 1897, ait un déplacement de douze mille tonnes et un armement amélioré par rapport aux "Charlemagne". Dans le même esprit, un deuxième cuirassé, le Suffren, est ordonné en 1898 tandis qu'un troisième, repéré A8, est prévu au budget de 1899 puis ajourné.

Dès son retour au ministère, le 28 juin 1898, Lockroy demande à Bertin de reprendre ses études sur le cuirassé-croiseur et se préoccupe de prévoir les prochaines mises sur cale. Comme à la suite des modifications de 1894, 1896 et 1898, le programme de 1890 a été augmenté de quatre unités dites de remplacement ; ce sont donc sept cuirassés au moins qu'il faudra construire.

Rien n'a encore pu être décidé quand éclate la crise de Fachoda. La tension entre Londres et Paris monte rapidement, attisée par ceux qui n'ont à prendre ni le poids de la décision ni

*Le Waldeck-Rousseau et son sistership Edgar Quinet de 13847 t sont les derniers croiseurs-cuirassés construits pour la Marine française. Mis tous les deux en service respectivement en janvier et août 1911, ils sont déjà obsolètes, car le premier croiseur de bataille britannique Indefatigable de 18500 t est mis en service au mois d'avril 1911 et le Von der Tann allemand le 20 février 1911. Il ne faut pas oublier que le cuirassé Dreadnought de 18110 t qui rend obsolète tous les cuirassés des marines mondiales, est mis en service en décembre 1906. À cette même époque la France mettait en service les République et Patrie. Le retard était énorme!*



à en supporter les conséquences. Pourtant, le 11 novembre 1898, le président Félix Faure, estimant que notre Marine n'est pas de taille à s'opposer à la Royal Navy, donne l'ordre au commandant Marchand de se retirer. Le ministre Lockroy déclare à la tribune de la Chambre : *Nous n'étions pas mieux préparés à la guerre que l'Espagne!*<sup>[8]</sup>.

Depuis la promulgation du *Defense Naval Act* de 1889, les Britanniques ont mis sur cale trente-huit cuirassés déplaçant entre treize mille cinq cent et quatorze mille cinq cents tonnes, à l'exception de deux unités de dix mille cinq cents tonnes achetées au Chili. De plus, ce programme a été réalisé avec des séries homogènes de six à neuf bâtiments.

En revanche, la France a gaspillé un milliard de francs à construire des croiseurs-cuirassés, des croiseurs corsaires, des torpilleurs de défense mobile incapables de tenir la mer et des sous-marins sans endurance. Cette poussière navale ne s'est révélée d'aucune utilité. Au moment critique, nous n'avons pu aligner, pour la même période de construction, que neuf cuirassés, d'un déplacement compris entre onze mille trois cents et douze mille six cents tonnes, dont une seule série de trois unités.

Pour de nombreux officiers et pour leur ministre, la leçon était claire. Il fallait doter le pays d'une véritable flotte de ligne et la construire par séries homogènes de six unités.

L'ère de la flotte d'échantillons était terminée!

8. La Marine des États-Unis vient d'anéantir, en deux rencontres aux Philippines et à Cuba, une grande partie de la flotte espagnole.

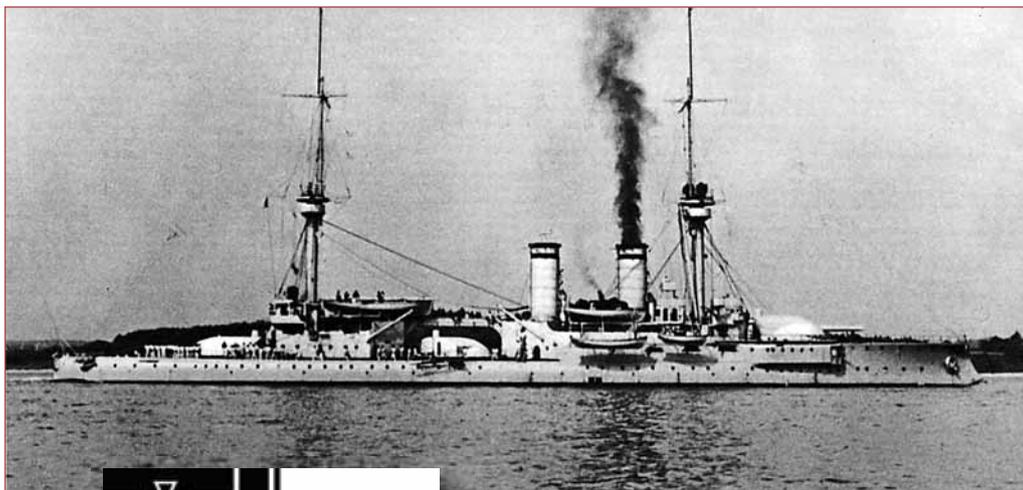
#### FRANÇAIS CITÉS DANS LE TEXTE, ANTÉRIEURS AU BRENNUS

Puissance (ch)	Lieu de construction	Dates : de mise en chantier / d'achèvement	Cuirassement (mm)			Armement		Vitesse (nd)	Charbon en soute (t)	Équipage	
			Ceinture	Barbette	Pont	canons	TLT				
5 600	Arsenal de Lorient	1872 1878	350 240	241,3	60	8x270/45; 6x138,6; 28x37		4S	14,5	1 000	700
8 320	Arsenal de Lorient	1876 1882	381	242	60	4x340/18; 4x274,4/48; 10x138,6; 6x47; 18,37			15,17	950	685
8 100	Arsenal de Toulon	1875 1886	380 250	300	60	4x340/18; 4x274,4/45; 10x138,6; 6x47; 18x37			14,2	900	669
8 000	FCM La Seyne	1877 1883	546	394	356 60	4x340/18; 1x164,7/45; 14x138,6; 11x47; 18x37			14,22	850	664
8 236	Arsenal de Brest	1879 1888	546	420	356 100	3x370/28; 4x164,7/45; 8x138,6/45			15,22	800	625
9 796	Arsenal de Lorient	1879 1889	550 400	420	100 80	3x370/28; 4x164,7/45; 8x138,6/45; 7x47; 12x37			16,21	1 200	640
10 912	Arsenal de Lorient	1880 1890	457,2	406,4	76,2	2x340/21; 2x274,4/45; 18x138,6/45; 8x47; 12x37		5S	15,92	800	611
11 169	FCM La Seyne	1882 1890							16,19	800	660
10 929	Arsenal de Brest	1882 1892	457,2	406,4	76,2	4x340/30; 17x138,6/45; 14x65; 2x47		2S	16,01	800	640
10 705	Arsenal de Toulon	1883 1893							16,20	800	660

## 2. Les cuirassés contemporains des marines étrangères

En se référant aux tableaux de chaque marine voici au tant que faire ce peu, une photographie d'un cuirassé de chaque type.

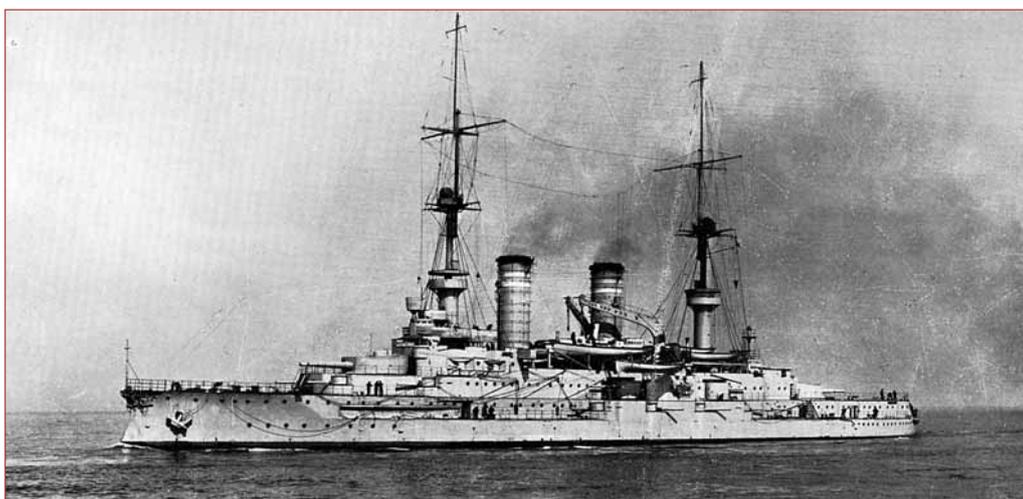
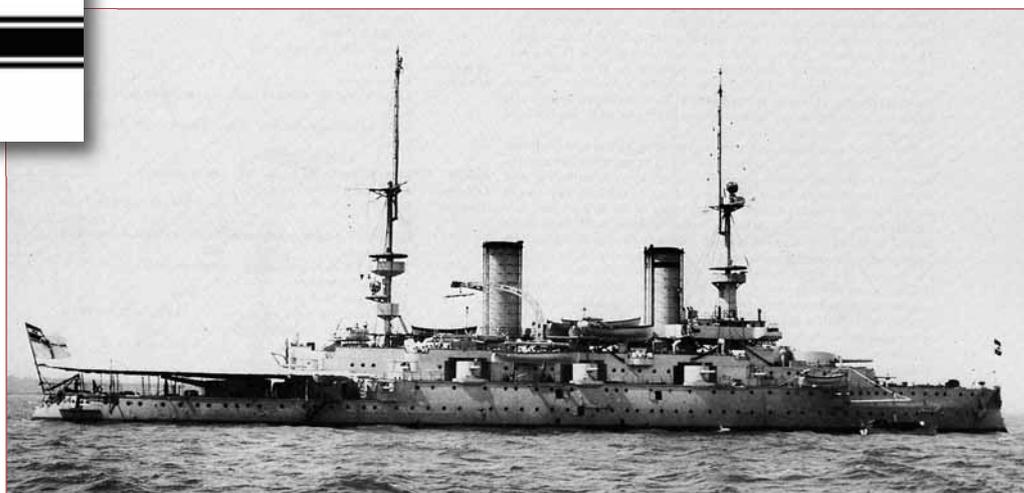
### *La marine impériale allemande*



*Le cuirassé Brandenburg (4 unités dans le type) en 1910, deux bâtiments de ce type ont été vendus à la Turquie, le Heireddin Barbarossa ex-Kurfürst Friedrich et le Torgud Reis ex-Weissenburg.*



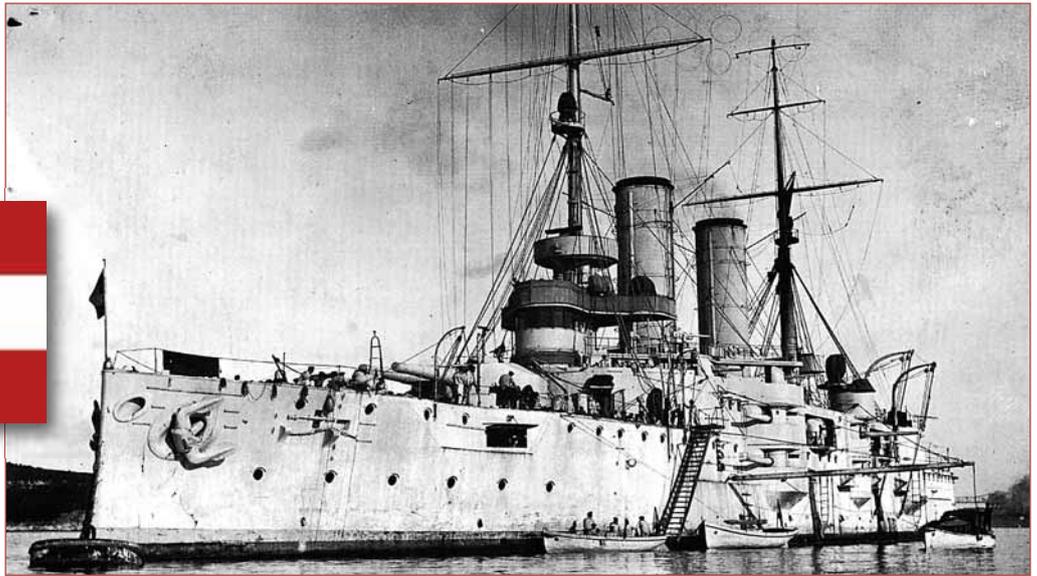
*Le Kaiser Friedrich III (5 unités dans le type).*



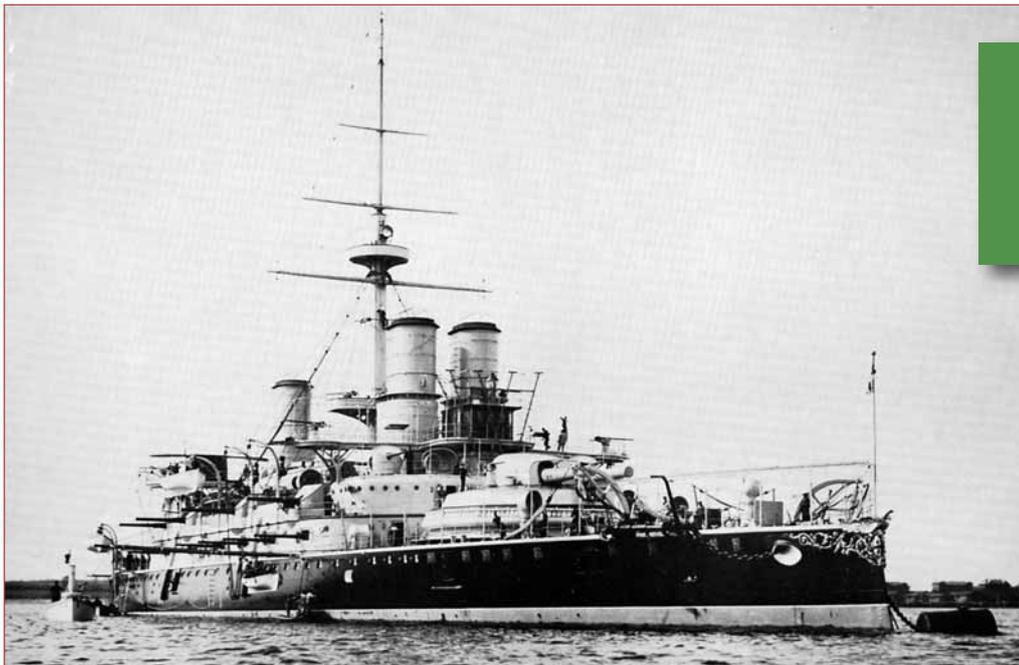
*Le Zähringen (5 unités dans le type).*

## La marine impériale de la double monarchie austro-hongroise

Le Habsburg (3 unités dans le type).

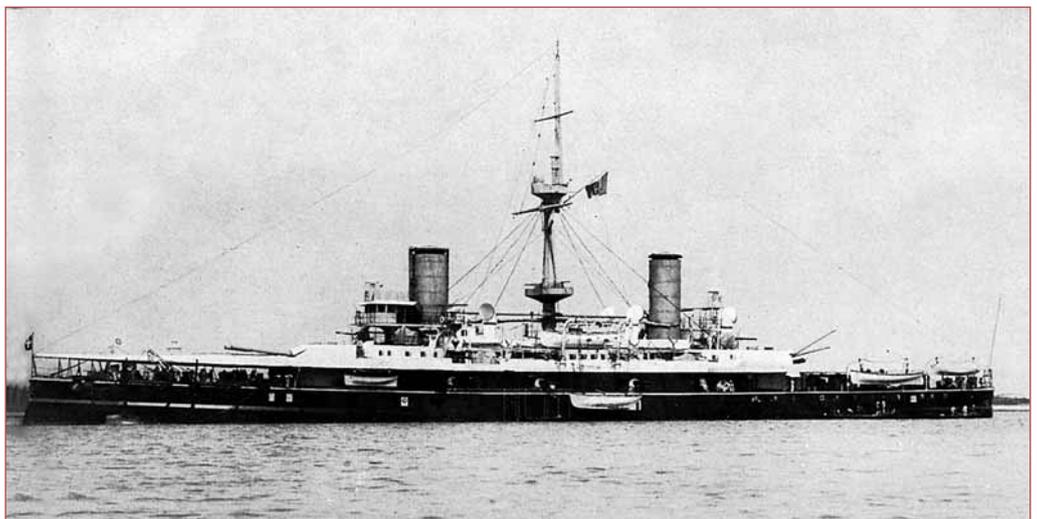


## La marine royale italienne



Le Re Umberto (3 unités dans le type) à Kiel le 20 juin 1895.

L'Ammiraglio di Saint Bon (2 unités dans le type).



## COMPARAISON AVEC LES CUIRASSÉS D'ESCADRE DE LA MARINE IMPÉRIALE ALLEMANDE

Nom	Déplacement (t)	Longueur (m)	Largeur (m)	Tirant d'eau (m)	Nombre d'hélices	Puissance (ch)	Lieu de construction	Dates de mise en chantier / achèvement	Cuirassement (mm)		Arme- ment canons	Vitesse (nd)	Charbon en soute (t)	Équipage	
									Ceinture	Barbette					Pont
<i>Kurfürst Friedrich Wilhelm</i>	10670	115,7	19,5	7,6	2	9820	Kaiserl. Werft Whaven Wilhelmshaven	1890 1894	400	298,4	63,5	16	1 050 650	552	
<i>Brandenburg</i>						10135	A.G. Vulcan Stettin	1890 1893							4x280/40; 2x280/35; 8x105/35; 8x88/30; 12x45; etc.
<i>Weissenburg</i>						10242	A.G. Vulcan Stettin	1890 1894							
<i>Wörth</i>						10369	Germaniawerft Kiel	1890 1894							
<i>Kaiser Friedrich III</i>	11 097	125,3	20,4	7,89	3	13618	Kaiserl. Werft Whaven Wilhelmshaven	1895 1898	298,4	247,6 152,4	76,2	17,6	1 070 650	660	
<i>Kaiser Wilhelm II</i>						14132	Kaiserl. Werft Whaven Wilhelmshaven	1896 1900							4x240/40; 18x150/40; 12x88/30; 12x45TR; etc.
<i>Kaiser Wilhelm Der Grosse</i>						14175	Germaniawerft Kiel	1898 1901							
<i>Kaiser Karl Der Grosse</i>						14020	Blohm & Voss Hamburg	1898 1902							
<i>Kaiser Barbarossa</i>	11 774	126,8	22,8	7,95	3	14512	F. Schichau Danzig	1898 1901	228,6	254	76,2	18	1 800 650	650	
<i>Wittelsbach</i>						14483	Kaiserl. Werft Whaven Wilhelmshaven	1899 1902							4x240/40; 18x150/40; 12x88/30; 12x 45TR
<i>Wettin</i>						15530	F. Schichau Danzig	1899 1902							
<i>Zahringen</i>						14875	Germaniawerft Kiel	1899 1902							
<i>Schwaben</i>	8 340	114,2 wI	19,8	7,1	2	15 000	Trieste	1899 1902	222	63,5	19,6	500 840	630		
<i>Babenburg</i>														1901 1904	3x240/40; 12x150/40; 10x66/45; 6x47/44

## COMPARAISON AVEC LES CUIRASSÉS D'ESCADRE DE LA MARINE IMPÉRIALE DE LA DOUBLE MONARCHIE AUTSTRO-HONGROISE

Nom	Déplacement (t)	Longueur (m)	Largeur (m)	Tirant d'eau (m)	Nombre d'hélices	Puissance (ch)	Lieu de construction	Dates de mise en chantier / d'achèvement	Cuirassement (mm)		Arme- ment canons	Vitesse (nd)	Charbon en soute (t)	Équipage	
									Ceinture	Barbette					Pont
<i>Habsburg</i>	8 340	114,2 wI	19,8	7,1	2	15 000	Trieste	1899 1902	222	63,5	2S	19,6	500 840	630	
<i>Arpad</i>															3x240/40; 12x150/40; 10x66/45; 6x47/44
<i>Babenburg</i>															