

# SOMMAIRE

6 Avant propos et remerciements

I<sup>re</sup> partie: Caractéristiques et armement

12 Chapitre I - Le Jauréguiberry.

70 Chapitre II - Le Bouvet.

126 Chapitre III - Le Masséna.

172 Chapitre IV - Le Henri IV.

II<sup>e</sup> partie: Historiques des cuirassés

206 Chapitre V - Le Jauréguiberry.

258 Chapitre VI - Le Bouvet.

300 Chapitre VII - Le Masséna.

344 Chapitre VIII - Le Henri IV.

Annexes

390 A1 - La guerre navale en Méditerranée

422 AZ - Aspects et marques particulières des cuirassés "Échantillons"

429 Sources et références

432 Crédit photos



La baie de Villefranche-sur-Mer en 1900, au premier plan le Linois à gauche et le Galilée, au centre le Saint-Louis, à gauche le Léna, au fond le Jauréguiberry puis le Chanzy.

# LE CUIRASSÉ D'ESCADRE

## Éponyme

### Jauréguiberry (Jean-Bernard) (1815-1887)

Né à Bayonne (Pyrénées-Atlantiques) le 28 août 1815, d'un père capitaine de ce port. Père d'Horace-Anne-Alfred. Entré à l'École navale en novembre 1831, il embarqua l'année suivante sur la *Melpoméne* avec laquelle il prit part au blocus d'Anvers. Aspirant de 1<sup>re</sup> classe en décembre 1834, il servit sur l'*Inconsistant*, sur la *Bordelaise* puis sur la *Créole* à la station du Sénégal et des côtes occidentales d'Afrique (1834-1836). Passé sur la *Sapho* à la division du Brésil et de La Plata, il participa aux opérations sur le Paraña et l'Uruguay, au blocus de Buenos Aires et commanda pendant plusieurs mois le cotre *Louise* (1837-1840). Enseigne de vaisseau en février 1839, il servit sur l'*Embuscade* à la station du Levant (1840-1841) puis sur l'*Andromède* dans l'océan Indien (1841-1842). Sur le *Ténare* en 1843, il s'intéressa vivement aux machines à vapeur et suivit le montage de celles du *Titan* (1844). Sur le *Jemmapes* en 1845, lieutenant de vaisseau en décembre de cette même année, il servit en escadre sur l'*Alger* et l'*Océan* (1846-1848), puis sur le *Coton* (1849) et le *Valmy* (1852). Commandant la *Chimère* au Sénégal et aux Antilles, il procéda à une reconnaissance du golfe du Darien et se distingua lors d'une épidémie de fièvre jaune (1854). Commandant en 1855 la canonnière *Grenade*, il prit une part active à la guerre de Crimée, se fit remarquer aux combats d'Eupatoria, de Kinburn et lors des opérations en mer d'Azov et sur le *Bug* (octobre 1855). Sa brillante conduite lui valut d'être promu capitaine de frégate en novembre 1856.

Major de la division des équipages à Toulon en 1857, il reçut ensuite le commandement de la *Gironde* en Extrême-Orient, se signala à l'attaque des forts de Tourane et commanda pendant cinq mois la flottille affectée à ce secteur (1858).

Commandant le *Primauguet* dans l'escadre de Rigault de Genouilly de novembre 1858 à avril 1860, il prit une part décisive à l'expédition contre Saïgon (février 1859) et commanda pendant treize mois les forces de terre et de mer de ce secteur après s'être à nouveau illustré en avril à la prise des forts de Kin-Hoa. Passé en avril 1860 au commandement de la *Meurthe* dans l'escadre de Chine, capitaine de vaisseau en juillet, il commanda le corps de débarquement et mérita trois citations pour sa conduite lors de la prise du camp de Tang-Kou, des forts de Peï-Ho et de Pékin (août-octobre 1860). Le protestant austère qu'était Jauréguiberry fut vivement choqué par les scènes de pillage auxquelles il assista à Pékin, aussi consigna-t-il tous ses hommes pour les empêcher d'y participer. Rentré en France en avril 1861, il fut nommé en octobre suivant gouverneur du

Sénégal et commandant de la station navale. Dans ces fonctions, il poursuivit la politique d'expansion menée par son prédécesseur Faïdherbe et conclut des accords avec les chefs du Balmadou et du Pakao (1863).

Commandant la frégate cuirassée *Normandie* en escadre d'évolutions (1863-1864), puis la *Revanche* (1867-1869), major de la flotte à Toulon, il fut promu contre-amiral en mai 1869.

Commandant une division de l'escadre d'évolutions en mer du Nord sur l'*Héroïne* en juin 1870, il débarqua en septembre pour devenir commandant supérieur des lignes de défense de Carentan.



Commandant la 1<sup>re</sup> division du 16<sup>e</sup> corps de l'armée de la Loire, il combattit à Orléans et à Villepion (novembre-décembre 1870) et fut cité à l'ordre de l'armée. Commandant le 16<sup>e</sup> corps en décembre et aussitôt promu vice-amiral, il participa en janvier 1871 à la bataille du Mans.

Élu député des Basses-Pyrénées en février 1871, il démissionna en décembre et fut nommé préfet maritime de Toulon où il s'attacha à la réorganisation des services et de la flotte. Vice-président du Conseil d'amirauté en septembre 1875, membre de la commission de Défense des Côtes, il commanda en chef l'Escadre d'évolution sur le *Richelieu* (1876-1877). Président du conseil des travaux en décembre 1877, sénateur inamovible en juin 1879, maintenu en activité sans limite d'âge en août 1880, Jauréguiberry fut à deux reprises ministre de la Marine, de février 1879 à septembre 1880 et de janvier 1882 à janvier 1883. Il déploya dans ces fonctions une grande activité, développa et perfectionna l'armement de la flotte, renforça la défense des ports, améliora le statut du personnel, réprima certains abus du système colonial en développant la vie municipale et en consacrant la liberté de la presse. Très attentif au sort des matelots, il déclencha un mini-scandale politique en installant des orgues de Barbarie destinées à distraire les équipages. Intransigeant sur les principes, Jauréguiberry démissionna en janvier 1883 pour protester contre le vote de la loi frappant de proscription les membres des familles princières, laquelle touchait plusieurs marins dont le vice-amiral prince de Joinville.

Vice-président des Forges et Chantiers de la Méditerranée en 1885 en remplacement de Dupuy de Lôme, il fut chargé, en octobre 1886, de représenter la France à l'inauguration de la statue de la Liberté à New York. Il mourut à Paris le 21 octobre 1887.

# Jauréguiberry



Ce magnifique tableau de l'escadre contemporaine à l'amiral Jauréguiberry, représente l'explosion d'une chaudière à bord de la Revanche, frégate cuirassée de 1<sup>er</sup> rang, à Villefranche le 15 mai 1877. De gauche à droite : Couronne, Revanche, Magnanime, Argonaute, Desaix, Richelieu, Provence, et Savoie. (Lithographie par Ch. Leduc Mas Estampes - gravures anciennes - Antique prints)



## Historique

Le *Jauréguiberry*, troisième bâtiment inscrit au budget de 1890, est le premier cuirassé d'escadre moderne à être mis en adjudication auprès de l'industrie privée.

### 1891

Le 4 avril, le ministre, Édouard Barbey, agréé les propositions des Forges et Chantiers de la Méditerranée et signe avec cette société le marché relatif à la construction du *Jauréguiberry* <sup>(1)</sup>. Dessiné par M. Lagane, ingénieur en chef de la société, assisté par MM. Fournier et Kauffer, les plans de la nouvelle unité respectent les prescriptions du Conseil supérieur de la Marine : déplacement maximal de 12000 t, vitesse de 17 nd et artillerie principale bi-calibre montée en tourelles simples disposées en losange. En revanche, cet excellent ingénieur de grande réputation dans les milieux maritimes a préconisé l'emploi de la tourelle double pour l'artillerie secondaire et l'utilisation de l'électricité pour la manœuvre de l'artillerie. Ces deux innovations ne recueillent pas un avis favorable auprès du Conseil supérieur : l'emploi de l'électricité de manière intensive n'est pas encore rentré dans les mœurs (n'oublions pas que nous sommes en 1891); et les sages du Conseil répugnent à l'idée de mettre tous les œufs dans un même panier. M. Lagane défend ses idées pied à pied et finit par convaincre le Conseil : ses plans sont définitivement approuvés le 25 novembre.

Ces discussions n'avaient pas empêché les Forges et Chantiers de la Méditerranée de mettre le *Jauréguiberry* sur cale le 23 août précédent.



*Le nom de M. Lagane, "dessinateur" du cuirassé, a été donné à une des rues principales de la ville de La Seyne-sur-Mer.*

### 1893

En octobre, le rapprochement franco-russe est marqué par la visite de l'escadre russe à Toulon. Notre grand port méditerranéen connaît alors une succession de fêtes mémorables. Au programme figure, entre autre, la mise à l'eau du cuirassé d'escadre *Jauréguiberry*. La cérémonie est placée sous la haute présidence de M. Sadi Carnot, président de la République. On relève aussi la présence de l'amiral russe Avellan et des commandants de l'escadre russe présente à Toulon.

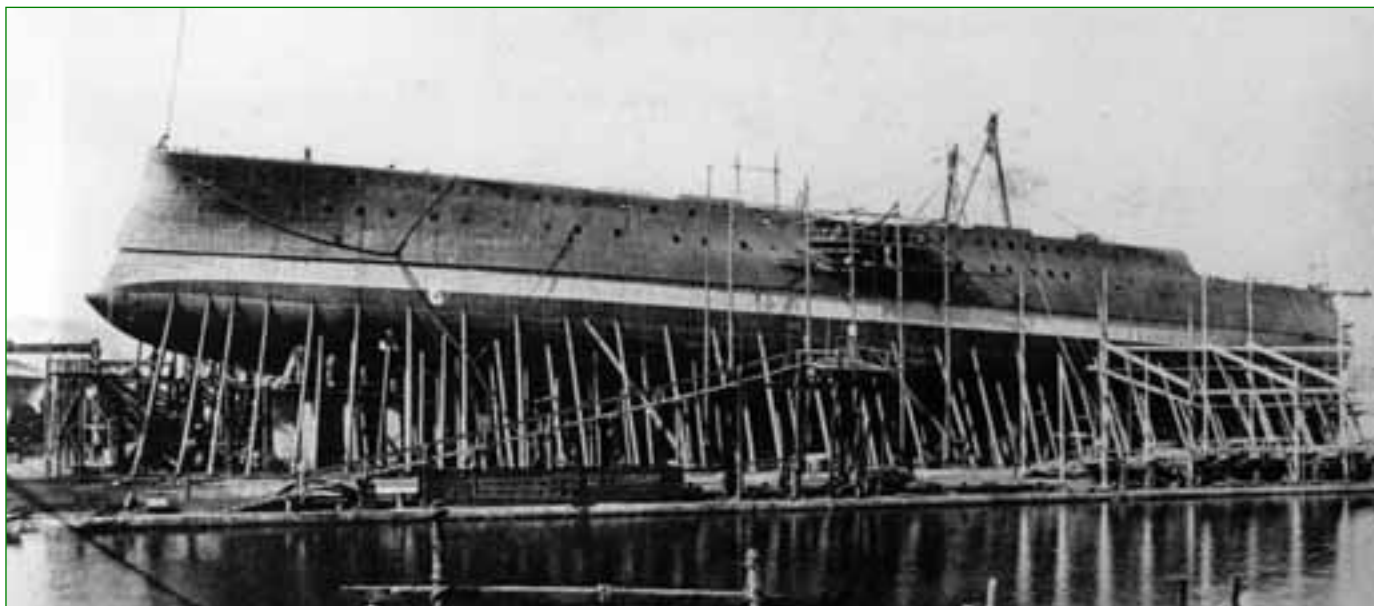
Le 27 octobre, la foule envahit les chantiers de la Seyne pavoisés aux couleurs franco-russes.

1. Les années 1889 à 1895 furent, pour les chantiers seynois, une période riche en commandes de bâtiments pour la Marine française avec le garde-côtes cuirassé *Bouvines*, le cuirassé

*Jauréguiberry*, les deux croiseurs *Linois* et *D'Entrecasteaux*, trois torpilleurs de haute mer, quatre canonnières et dix pontons de débarquement pour l'expédition de Madagascar (Serge Razzanti, "Quand les Seynois construisaient des navires. De Edward Church à Amable Lagane, 1818-1903", dans Cahiers de Patrimoine ouest varois, n° 14 : Dir. Henri Ribot - *Regards sur deux terroirs : La Seyne-sur-Mer - Saint-Mandrier-sur-Mer*, Éditions du Foyer Pierre Singal 83110 Sanary-sur-Mer, 2012).

*La coque du cuirassé en achèvement dans les chantiers de La Seyne-sur-Mer en 1892.*

*Autre vue de la coque du cuirassé en achèvement dans les chantiers de La Seyne-sur-Mer en 1892.*



## Témoignage de cette journée mémorable

(MM. Ardouin-Dumazet et Paul Gers <sup>(1)</sup>)

Ce récit haut en couleur et quelque peu lyrique donne bien l'impression et l'atmosphère qui régnait aux Chantiers FCM de La Seyne le 27 octobre 1893.

Le Jauréguiberry, avec sa vaste coque peinte au minium, était avant son lancement le point le plus caractéristique de la rade; de toute part on voyait se dresser cette masse imposante d'un rouge violent, qui se détachait à la fois sur le fond bleu de la mer et sur les collines... Son arrière était prêt à plonger, mais le pont avant s'élevait à plus de vingt mètres au-dessus du sol.

Le cuirassé n'a pas encore sa cuirasse: une large bande brune qui se creuse dans le flanc indique à la ligne de flottaison la place où sera mis le blindage <sup>(2)</sup>. Quelques sabords seulement sont ouverts; les autres ont été simulés au moyen de la peinture.

*La coque pratiquement achevée du cuirassé Jauréguiberry sur la cale des Forges et Chantiers de la Méditerranée à La Seyne-sur-Mer la veille de son lancement.*



Dès midi, les abords du cuirassé sont envahis. Tous les navires en construction sont couverts de masses humaines jusque sur les hunes et les cheminées. En rade, près des chantiers, plusieurs grands vapeurs, venus de Marseille, sont remplis de voyageurs. La tribune présidentielle est drapée de velours rouge. L'aspect des tribunes, avec les gaies toilettes et les uniformes, est fort beau.

La rade, très agitée, est remplie d'une foule d'embarcations. Ce n'est pas sans peine que l'on parvient à mettre un peu d'ordre dans cette flottille désordonnée dont les équipages, voulant être au plus près du point de lancement, encombrant le chenal où le cuirassé doit prendre la mer. À force d'objurgations on finit cependant par les disposer sur deux rangées dont la disposition pittoresque sous les pavillons flottants est une joie pour les yeux. Les officiers russes qui arrivent en canot sont l'objet d'ovations sans fin.

À deux heures vingt minutes (14 h 20 min), le canot du président de la République est en vue. Il vient par-derrière les tribunes. Pendant que la "Marseillaise" retentit et que d'immenses acclamations se font entendre, M. Carnot aborde sur le quai où il est reçu par M. Saturnin Fabre, maire de La Seyne, et le conseil municipal. Les tambours battent et les clairons sonnent aux champs, en arrière les soldats du 111<sup>e</sup> qui forment la haie présentent les armes.

L'évêque de Fréjus, revêtu de ses habits sacerdotaux et assisté du clergé de La Seyne, s'est dirigé vers l'élégante chapelle où il a fait les prières d'usage; puis le prélat, mitre en tête, suivi de son clergé, des ingénieurs et des administrateurs des FCM, est passé au pied du cuirassé en lui donnant la bénédiction. Parvenu à la hauteur de la tribune présidentielle, il s'est arrêté devant le Président et lui a adressé une allocution. Monseigneur Mignot a achevé alors le tour du navire, puis, ayant quitté ses vêtements de cérémonie, est revenu prendre place dans la tribune officielle.



1. Extrait de l'ouvrage: "Au Régiment - En Escadre" par MM. Ardouin-Dumazet et Paul Gers. Édité chez Berger-Levrault & Cie à Paris et à Nancy en 1894.

2. La coque métallique et la coque en bois de ce cuirassé (qui comprenait exclusivement le matelas en teck placé derrière la cuirasse des flancs) avaient, au moment du lancement, une masse de 3400 t.



*Sous l'avant, c'est-à-dire à la partie du navire qui regarde la terre, un autel orné de pavillons, de tentures et de plantes vertes a été installé; le clergé de La Seyne achève l'organisation de cette pittoresque chapelle où l'évêque de Fréjus (à cette époque l'évêché était à Fréjus, actuellement il est à Toulon) fera les prières d'usage.*

*Les bateaux à vapeur reliant Toulon à La Seyne sont bondés.*



À deux heures (14 h 00), le baron de Mohrenheim, ambassadeur de Russie, accompagné de l'amiral Avellan, du général Freederiksz et des principaux officiers russes, arrive dans les chantiers. Acclamé sur tout son passage il prend place dans la tribune où se trouvent déjà Monseigneur Mignot, évêque de Fréjus, et Madame Jauréguiberry, veuve de l'illustre amiral, accompagné de sa fille et de son fils, capitaine de vaisseau commandant le croiseur Alger.

La partie arrière de la coque du cuirassé, on remarque les faux sabords peints sur la coque et les roustures ou cordes du berceau de lancement. Sur rade, la rangée d'embarcations à voile latine.

L'opération du lancement a aussitôt commencé. À ce moment, l'aspect des chantiers et de la rade est superbe. Tous les navires sur cale ou à flot sont noirs de monde. Des centaines d'embarcations à voiles ou à vapeur, pavoisées aux couleurs russes et françaises, forment devant le Jauréguiberry un chenal de l'effet le plus pittoresque. Pour mieux voir, des marins et des ouvriers ont grimpé jusque sur la grue à mâter et, de là-haut, plongent leurs regards sur la foule.

Des coups de maillet retentissent. Une à une tombent les épontilles. Les étais, que l'on trouvait frêles, sont, une fois à terre, d'énormes poutres.

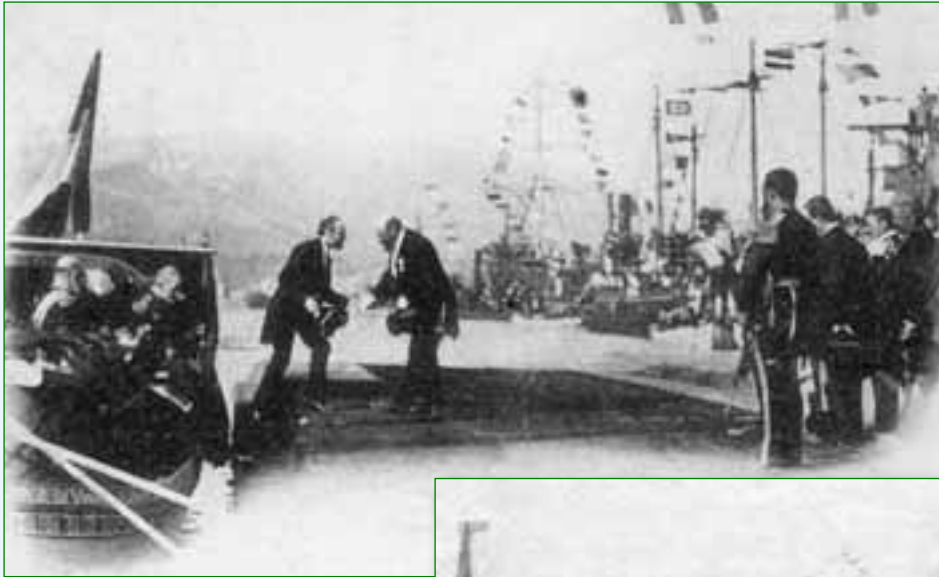
Bientôt le navire apparaît débarrassé de ses béquilles, avec la pureté sobre de ses lignes. Les pavillons plantés tout autour du bordage flottent gaiement au mistral. Une centaine d'ouvriers ou d'ingénieurs sont là-haut. Ils descendront avec le navire. L'heure est solennelle. Le dernier obstacle rigide qui retient la quille est levé. Un mouvement lent se produit dans la masse. Un à un se brisent les nœuds des énormes câbles, et, sans effort, l'énorme coque glisse avec la charpente (1) qui le soutient sur la pente savonnée (2) de sa cale. La foule est hale-tante; mais, tout à coup, devant cette marche majestueuse, une immense acclamation retentit. Une à une tombent les chaînes d'amarrage. À 3 heures 22 minutes, le navire est entré dans la mer. Une énorme vague se soulève, fait bondir les embarcations et revient ensuite en arrière, se brisant sur la grève. Le Jauréguiberry a pris possession de son élément.



1. Le berceau sur roustures ou cordes est constitué par deux pièces longitudinales, dites ventrières, ajustées suivant les formes mêmes de la carène contre laquelle elles s'appuient. Ces deux pièces sont disposées symétriquement de chaque côté de l'axe du navire. Elles sont soutenues par de fortes pièces verticales, appelées colombiers, qui reposent, à leur tour, sur les deux parties fondamentales du berceau, les deux couettes, constituées par des poutres de section rectangulaire. Les pièces verticales ou colombiers, qui relient les couettes aux ventrières, portent une série d'engoujures destinées à retenir les roustures qui s'enroulent autour de chaque colombier. Ces dernières, venant passer sous la quille du navire, constituent ainsi un véritable berceau suspendu, et retiennent contre les flancs,



Venant de Toulon, le canot présidentiel s'apprête à accoster à un des quais des Forges et Chantiers de la Méditerranée



*Venant de Toulon sur le canot présidentiel le Président Sadi Carnot débarque sur un des quais des Forges et Chantiers de la Méditerranée où il est reçu par Monsieur Saturnin Fabre, maire de La Seyne-sur-Mer.*

*Le canot quitte le quai après avoir débarqué la suite du Président. Ce dernier salue les personnalités du Chantier et en particulier le directeur Monsieur Amable Lagane.*

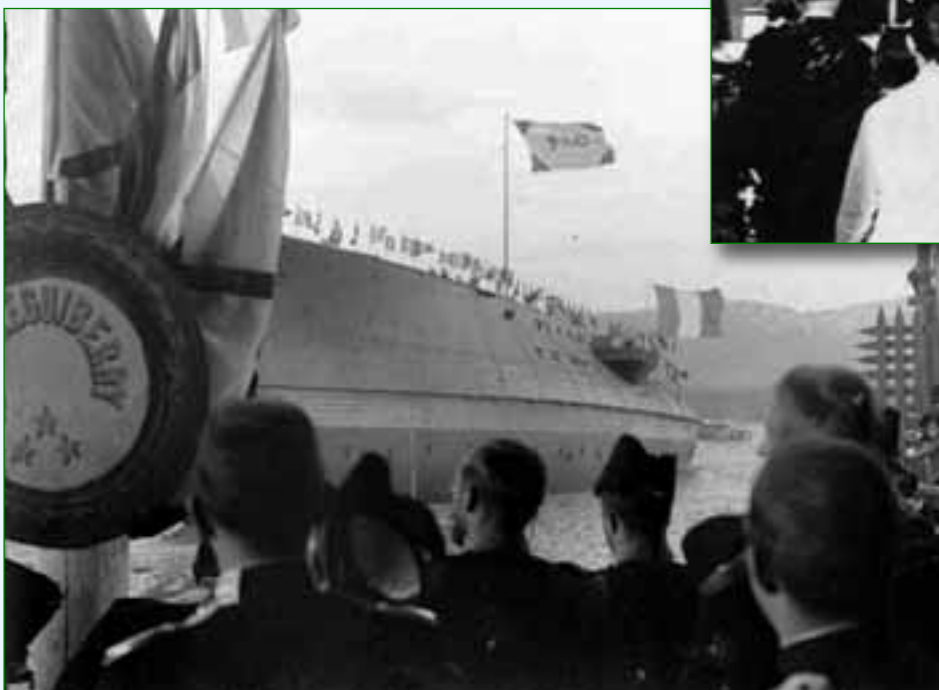


par l'intermédiaire des colombiers, les deux ventrières sur lesquelles repose le bâtiment. Pour obtenir un résultat certain, que ces amarres soient fortement raidies et que leur tension soit augmentée, on pourrait au besoin les saisir par des bridures transversales. Enfin quand on veut les porter à leur maximum, au moment ou la veille du lancement, il suffit de les mouiller fortement pour produire une contraction du filin qui applique plus fortement encore les ventrières contre la carène et permet l'enlèvement des tins. Telle est la constitution même du berceau sur rustures, qui glisse à la mer avec le navire au moment du lancement. (Extrait de la revue *Le Génie Civil* n° 599 Du 2 décembre 1893)

2. La surface de frottement qui se trouve entre les coulisseaux et les couettes est enduite de suif mélangé de savon. La pente généralement adoptée pour la cale et le plan de glissement, dans les chantiers de La Seyne, est de 7,5 cm/m. Pendant l'installation du berceau, le navire repose sur ses tins et sur les épontilles qui le soutiennent.



*Après la bénédiction donnée par l'évêque de Fréjus, le cuirassé est lancé aux accents de la Marseillaise tandis que retentissent les sirènes des bâtiments présents sur rade*



*Il est pavoisé de drapeaux tricolores tout le long de sa coque en poupe et en proue et au centre le pavillon des Chantiers, de couleur blanche avec les lettres F&C en rouge ainsi que les quatre coins.*

Pour la première fois, la coque a été freinée par un système de bosses cassantes lors du lancement, afin de limiter la course du navire (4) et l'arrêter quelques instants après qu'il eut flotté. Les fonds, en effet, se relèvent brusquement à peu de distance de l'extrémité de l'avant-cale, et il importait d'éviter tout échouage ou toute avarie au gouvernail et aux hélices.

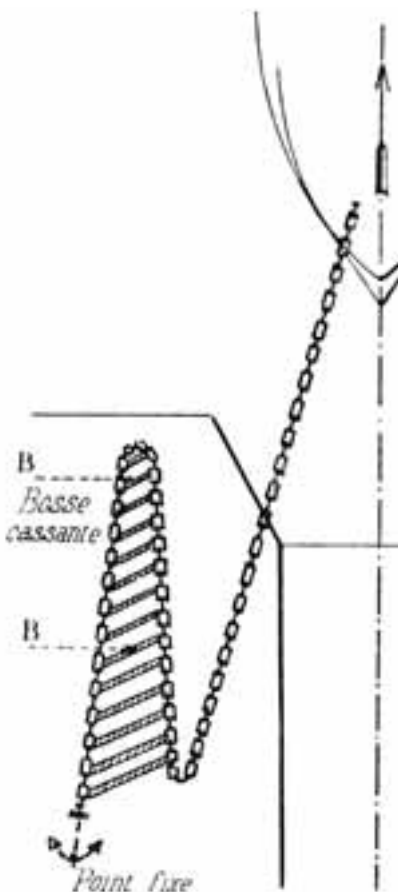
Cette retenue était constituée par deux câbles-chaînes de 60 mm de diamètre, dont l'une des extrémités passait dans les écubiers et était fixée solidement à bord ; l'autre bout de ces chaînes était amarré à terre, au bas de la cale, à un point fixe convenablement consolidé. Pour ne pas les fatiguer outre mesure, car elles doivent, un certain moment, amortir la vitesse qu'a prise le navire en glissant à la mer, on avait disposé sur chaque chaîne de retenue en la repliant, à cet effet, comme l'indique



1. Le Génie Civil n° 599 Du 2 décembre 1893, op. cit.

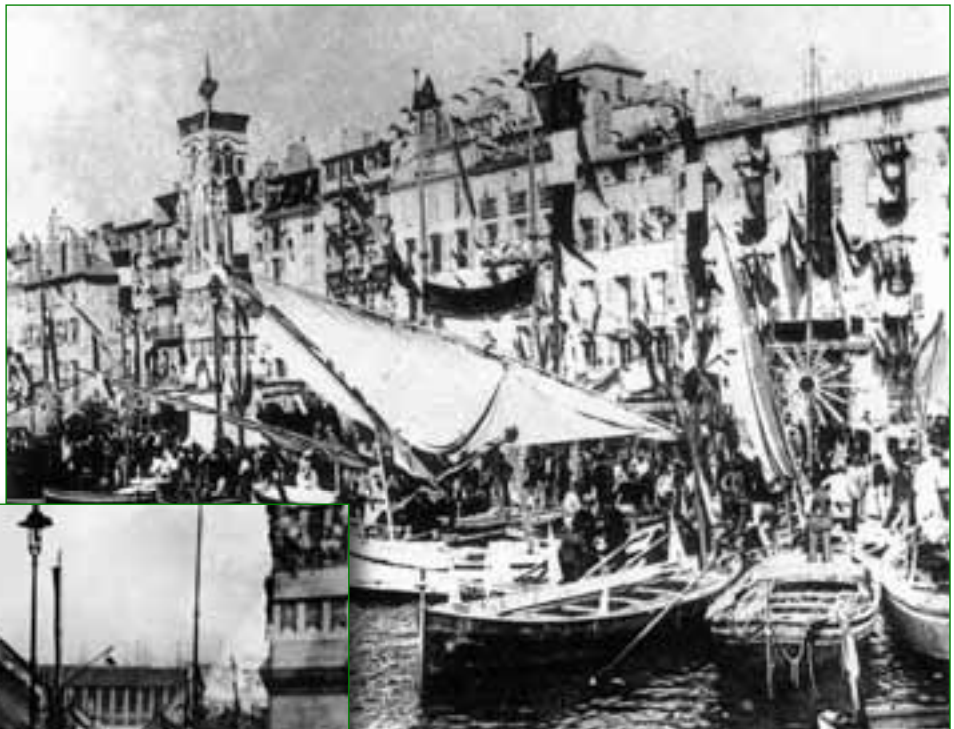
*À droite, trois vues du Jauréguiberry qui vient d'être lancé, il a atteint son élément sous les vivats de la foule et de la Marseillaise.*

*Schéma du système de retenue du navire par "bosses cassantes" sur tribord, symétrique sur bâbord.*





Deux vues du quai Cronstadt à Toulon en 1893, où l'on voit la foule et les embarcations venues saluer le Président Carnot à son retour de La Seyne. Sur la seconde vue, la statue en bronze du Génie de la mer dénommé par les Toulonnais "Cul vers ville". Cette statue est toujours en place sur le port.



1. Serge Razzanti, 2012, op. cit.
2. Le canot du Président est mu à la rame mais, pour se rendre de Toulon à La Seyne et vice-versa, il est remorqué par une embarcation à vapeur. Il est peint en blanc et doré, orné à la proue d'une "Renommée" aux ailes d'or. L'arrière est recouvert d'un dais, tente de velours rouge sous laquelle le Président et sa suite ont pris place.

le schéma, un certain nombre de bosses cassantes B, formées par des amarrages en filin de 260 mm de circonférence, qui pouvaient se rompre sous un effort de 25000 kg. Elles avaient pour but, par le travail élastique qui précède leur rupture, d'éteindre une partie de la force vive du navire et de l'arrêter avant qu'il ne dépassât l'espace où il pouvait flotter sans danger. Douze seulement des bosses cassantes se rompirent de chaque bord et produisirent l'arrêt du *Jauréguiberry*.

Les travaux reprennent au lendemain de cette cérémonie. L'appareil moteur, dessiné par M. Drory, est construit à Marseille dans les ateliers des Forges et Chantiers de la Méditerranée. Le montage à bord a lieu sous la surveillance du chef monteur Moritz tandis que MM. Savatier et Lagane, ingénieurs, surveillent le montage de l'installation électrique qu'ils ont eux-mêmes conçue. La construction du *Jauréguiberry* confirmera définitivement aux FCM la première place de constructeur de cuirassés en France pour le programme naval de la Marine de 1890 <sup>(1)</sup>.

Le Président de la République a remis la croix de chevalier de la Légion d'honneur à l'ingénieur en second Fournier des FCM (chargé de l'opération de lancement), puis il a regagné son embarcation <sup>(2)</sup>, vivement acclamé par la foule. À son passage en rade devant les navires de l'escadre française et russe, il a été salué par une salve de 101 coups de canon.

M. Carnot avait quitté La Seyne à quatre heures (16h00). Un quart d'heure après il était à Toulon.

Les 24 et 25 octobre débutent les premiers essais sur place.

*Le cuirassé Jauréguiberry pratiquement achevé à La Seyne dans le bassin des Forges et Chantiers de la Méditerranée. On procède déjà aux essais des appareils et notamment à ceux des chaudières.*



**1896**

Le 23 janvier, le capitaine de vaisseau Foret est nommé au commandement du *Jauréguiberry* en cours d'achèvement. À partir de l'armement pour essais, pris à compter du 30 janvier, six semaines se succèdent sans incident notable.

Le 12 mars, au moment de l'appareillage pour effectuer son premier parcours en route libre, le cuirassé bat en arrière et engage une hélice dans la chaîne du coffre n° 13; le remorqueur *Samson*, envoyé au secours, parvient rapidement à le dégager. Après une inspection de l'hélice par un scaphandrier, il faut se rendre à l'évidence: une pale est faussée. Malgré tout, les ingénieurs des Forges et Chantiers et le commandant Foret décident de maintenir la séance d'essais. Avec son hélice avariée, et bien que les chaudières ne soient pas poussées, les premiers résultats s'avèrent encourageants: le *Jauréguiberry* développe 7000 ch et atteint 16,5 nd.

Le 9 avril, *Jauréguiberry* appareille pour l'essai de 24 heures qui doit clôturer le programme "machine et chaudières". L'optimisme est de mise jusqu'au 10 avril vers 05h30, lorsqu'un tube d'eau d'une boîte à feu se fend dans la chaufferie bâbord milieu. Par malchance, la porte du foyer étant ouverte pour le chargement, un mélange de vapeur surchauffée et de flammes se répand dans la rue de chauffe. Neuf blessés graves sont à déplorer dont trois mourront dans les instants qui suivent et trois autres après leur transfert à l'hôpital de Saint-Mandrier.

Une enquête est ordonnée par les autorités maritimes. Suivant les conclusions des experts, le ministre prescrit le remplacement des tubes soudés par des tubes sans soudures, mesure concernant tous les bâtiments équipés de chaudières Lagrattel et d'Allest. Réparations faites, le cuirassé peut reprendre ses essais malgré une avarie sans conséquence survenue à un canon de 305 mm, le 24 août.



*L'entrée de l'hôpital maritime de Saint-Mandrier, à quai le Kéraudren, transport de personnel de la Marine.*

**1897**

Armé définitivement le 16 février, le *Jauréguiberry* devance le *Carnot* de quatre mois et le *Charles Martel* de cinq, mais il joue à nouveau de malchance car un accident retarde son entrée en escadre. Le 30 mars, le réservoir d'air d'une torpille éclate à la sortie d'un tube lance-torpilles sous-marin. Pour éviter une immobilisation prolongée du navire, les Constructions navales le font entrer au bassin afin de procéder au démontage du tube et à l'obturation provisoire de son passage.

En conséquence, c'est le 17 mai que l'escadre de la Méditerranée, commandée par le vice-amiral Cavalier de Cuverville, peut enfin accueillir le *Jauréguiberry* qui remplace, au sein de la 1<sup>re</sup> division, le *Marceau* détaché en Crète par le commandant en chef (1).

1. Grecs et Turcs sont de nouveau en guerre et la situation dans l'île de Crète est très tendue. Il faut rappeler que, conjointement à la Grande-Bretagne, la Russie, l'Italie et l'Allemagne, la France a envoyé une troupe d'interposition dans ce pays.



*Le Jauréguiberry pendant ses essais de vitesse au large de Toulon.*

**1898**

Le 30 janvier, le capitaine de vaisseau Foret passe la suite au commandant Daniel après ses deux années de commandement.

Le 9 février, appareillage de Toulon, mouillé (par Td) aux Salins d'Hyères; le 10, appareillage pour Golfe-Juan où il mouille (par Td); le 11, départ pour Villefranche sur mer, et prend le corps-mort n° 7 et fait escale jusqu'au 27 d'où il repart pour Toulon où il arrive le 28 et s'amarre en rade au coffre n° 17.

Le 14 mars, il appareille de Toulon pour les Salins où il mouille (par Bd), rentre à Toulon le 15 et reprend son poste au coffre n° 17.

Le 21, Le *Jauréguiberry* effectue une sortie pour le tir trimestriel, il rentre à Toulon ce jour et s'amarre au coffre n° 17.

Le 28, appareillage de Toulon pour aller mouiller (par Td) aux Salins d'Hyères, le 29 retour à Toulon et prend le coffre n° 17.

Le 2 avril, il entre au bassin n° 1 de Missiessy, le *Jauréguiberry* est absent des exercices de l'escadre marqués par la venue du président Félix Faure qui suit les évolutions des navires depuis la passerelle du *Brennus*. Il en sort le 16 et séjourne dans le port jusqu'au 2 mai (au coffre n° 17).

Le 14 mai, départ de Toulon, mouille le 15 (par Bd) à Golfe-Juan.

Le 20, appareillage de Golfe-Juan, le cuirassé accompagne l'escadre en Corse, où il mouille (par Td) le 21 à Bastia. Le 23 départ de Bastia, et mouille le 24 (par Bd) dans la baie de Santa



*Le cuirassé Jauréguiberry en 1898 amarré sur coffre en rade de Toulon.*

Manza d'où il appareille le soir pour mouiller par Td à Ajaccio le 25 au matin.

Le 1<sup>er</sup> juin, il appareille d'Ajaccio pour mouiller (par Bd) en rade d'Endoume le 2. Entré dans le bassin national de Marseille le 3, escale jusqu'au 8 où il se dirige vers La Ciotat et mouille (par Td) le 9 dans la baie, et enfin le 10 il appareille pour Toulon où il reprend son poste au corps-mort n° 17, achevant ainsi la croisière de printemps.

Il prend ensuite part aux grandes manœuvres de l'été en Tunisie et en Corse.



*Le Jauréguiberry au mouillage en rade de Toulon, sur la gauche le croiseur protégé Linois.*

*Le cuirassé au mouillage par bâbord en rade foraine.*



Le 1<sup>er</sup> juillet sortie d'une journée aux environs de Toulon et il reprend son coffre. Le 5, appareillage de Toulon, il mouille (par Td) aux Salins d'Hyères, effectue une sortie le 6 et reprend son mouillage, départ le même jour au soir et mouille le 7 (par Td) dans la baie de Sanary, d'où il retourne mouiller (Td) en rade des Salins d'Hyères. Le 8, départ des Salins, il mouille (par Td) le 10 dans le goulet de Bizerte. Le 15, appareillage de Bizerte pour se rendre à Ajaccio où il arrive et mouille (par Bd) le 17. Le 19, départ de Corse pour se rendre aux Salins d'Hyères où il mouille du 22 au 29, avec une sortie et retour au mouillage le 27 (Bd). Appareillage des Salins et mouillage (par Bd) à La Badine. Le 30, départ de La Badine et retour à Toulon où il reprend son poste au coffre n° 17.

Le 13 août, appareillage de Toulon et mouillage (par Td) à Golfe-Juan. Le 24, le cuirassé appareille pour le tir d'inspection générale et reprend son poste VIII (mouillé par Bd). Parti de Golfe-Juan le 30, il reprend le 31 le coffre n° 17 en rade de Toulon.

Le 20 septembre, il sort pour le tir d'application, puis prend le coffre n° 8.

Le 1<sup>er</sup> octobre, la prise de commandement du vice-amiral Fournier prélude à la concentration en Méditerranée des cinq cuirassés de 12000 t *Carnot*, *Charles Martel*, *Jauréguiberry*, *Bouvet* et *Maséna*. À cette occasion, le *Jauréguiberry* est placé sous les ordres directs du contre-amiral Roustan, commandant de la 2<sup>e</sup> division de l'escadre de la Méditerranée.

Le 18 octobre, l'affaire de Fachoda amène la France et la Grande-Bretagne au bord de la guerre. Pendant tout le temps que va durer la tension entre les deux nations, l'escadre ne quitte pas Toulon à l'exception d'une courte sortie de quarante-huit heures aux Salins d'Hyères les 27 et 28 et retour à Toulon au coffre n° 16. Elle attend l'ordre de marcher contre la flotte britannique.

Après un départ de Toulon et un mouillage aux Salins d'Hyères le 16 novembre, il appareille le 17 pour un lancement de torpilles puis reprend le mouillage, dans l'après-midi changement de mouillage, il mouille à Brégançon puis appareille le 18 et entre à Toulon au coffre n° 16.

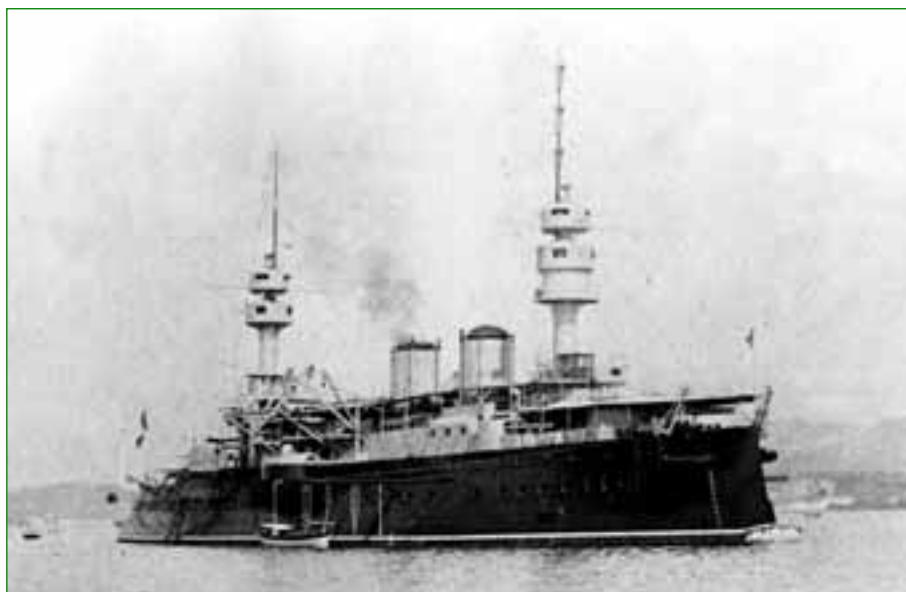
Le 24, entrée au bassin n° 2 de Missiessy dont il sort le 7 décembre, amarage au coffre n° 16.

Le 13 décembre, il appareille pour les tirs d'instructions, mouille à La Badine; il effectue le 14 des lancements de torpilles sous-marines à 10 nd, puis rentre à Toulon le 15, où il reprend le coffre n° 16. Du 20 au 23, sorties avec mouillage chaque soir aux Îles d'Hyères, puis reprise du coffre n° 16.



*Le cuirassé dans le goulet de Bizerte le 10 juillet 1898.*

*Le Jauréguiberry se préparant à prendre la passe pour sortir de la rade de Toulon et se rendre en rade des Vignettes.*



*Le Jauréguiberry à son poste amarré au coffre n° 16 ou 17 en rade de Toulon. On remarque sur le mât pible AV l'installation de communication manuelle avec ses trois paires de bras ou d'ailes. C'est en fin 1898 qu'on a démonté les ailes et les organes de manipulation du sémaphore de tête de mât AV et conservé ses pièces à bord (ordre n° 76 P 25 du vice-amiral commandant en chef de l'escadre) et ce sur tous les bâtiments qui possédaient cette installation, ce qui permet de dater avec plus de précision les photos.*



*Le cuirassé au mouillage à Villefranche-sur-Mer.*

*Mouillage en rade de Toulon sur coffre.*



*Le Jauréguiberry au mouillage amarré sur coffre en rade de Toulon, à droite une partie du cuirassé Charles Martel, entre les deux cuirassés on reconnaît les quatre cheminées du croiseur protégé Chateaurenault et sur l'extrême gauche une partie du croiseur protégé Galilée. Le haut des cheminées est peint en noir.*



### 1899

Le 25 janvier, départ de Toulon, mouillage aux Salins d'Hyères, retour le 27 et amarrage au coffre n° 16 en rade de Toulon.

Lorsque la tension se fait moins vive, le cuirassé reprend ses sorties d'entraînement et passe le mois de février à Villefranche-sur-Mer à partir du 1<sup>er</sup> sur le corps-mort n° 10, où les équipages apprennent, le 16, le décès du président Félix Faure et, le 19, le début d'une entente avec le Royaume-Uni, conséquence de la visite du duc de Cambridge qui est reçu à bord du *Brennus*.

Le 1<sup>er</sup> mars, il appareille de Villefranche-sur-Mer et va mouiller à Golfe-Juan.

Après cet intermède sur la Côte d'Azur, les bâtiments croisent au large de la Corse. Le 2, départ de Golfe-Juan et mouillage à Bastia le 3. Le 5, appareillage pour se rendre à Bastia et mouillage (par Bd) le 6 à Bonifacio, d'où il appareille le même jour pour mouiller à Ajaccio le 7. Le 13, départ d'Ajaccio, puis prise du coffre n° 10 à Villefranche-sur-Mer du 14 jusqu'au 29 et retour à Toulon où il s'amarre au coffre n° 16.

Le 7 avril, l'escadre se rend à Cagliari où elle mouille le 9, cette visite symbolise le renouveau de l'amitié franco-italienne. Le 12, le roi Humbert 1<sup>er</sup> passe en revue les flottes des deux pays. Puis le 18, l'escadre reprend le chemin de Toulon où le cuirassé arrive le 20 et prend le coffre n° 16 en rade.

Le 21 avril, le bâtiment entre au bassin n° 1 de Missiessy, il en sort le 3 mai et reprend son poste au coffre n° 16. Le 16 mai, il retourne au même bassin pour la réparation de l'hélice de tribord dont une aile avait été faussée en appareillant, il en sort le 23 et reprend son coffre n° 16.

Le 29 mai, départ de Toulon, mouillage à La Badine, puis le 31, mouillage aux Salins d'Hyères et retour le 2 juin à Toulon, coffre n° 16.

*Autres angles de prises de vues du Jauréguiberry sous grand pavois au mouillage en rade de Toulon.*

Le 15 juin, il appareille pour les îles d'Hyères et rentre le 16 à Toulon, coffre n° 16. Le 20, départ de Toulon et mouillage en baie de Saint-Tropez, appareillage le 21 et prise du corps-mort n° 2 à Villefranche-sur-Mer.

Le 22, appareillage pour Golfe-Juan où il mouille; le 23, sortie pour exercices et retour au mouillage le soir; le 24, départ de Golfe-Juan pour aller mouiller aux Salins d'Hyères et retour le 26 à Toulon, coffre n° 16.

Le 30 juin, il appareille de Toulon et se rend à Endoume où il mouille (à Bd) et fait escale jusqu'au 7 juillet, il mouille ensuite à Cette <sup>(1)</sup> (à Bd), puis le 11 à Port-Vendres (à Bd) d'où il appareille le 15 pour l'Espagne.

Le 16 juillet, le *Jauréguiberry* et l'Escadre sont en visite officielle à Barcelone où il mouille (par Bd); le 24, il se rend à Port-Mahon et mouille le 25 (affourché et amarré) dans la Cala Lunga où tous nos navires reçoivent un accueil chaleureux de la part de la population. Il appareille le 8 août et mouille (à Td) le 9 à Golfe-Juan.

Le 23 août, il mouille (par Bd) au Lavandou, puis le 24 aux Salins d'Hyères; il effectue des lancements de torpilles, le 27 des tirs réduits en marche, le 28 des tirs d'application, le 29 une sortie avec la division d'instruction et, le 30, des combats d'escadre, avec retour à Toulon et prise du coffre n° 16.

Le 20 septembre, mouillage à La Badine puis lancements de torpilles en marche et retour le 22 à Toulon, coffre n° 16.

Le 6 octobre, il appareille pour des lancements de torpilles Obry à La Badine, retour à Toulon au coffre n° 16.

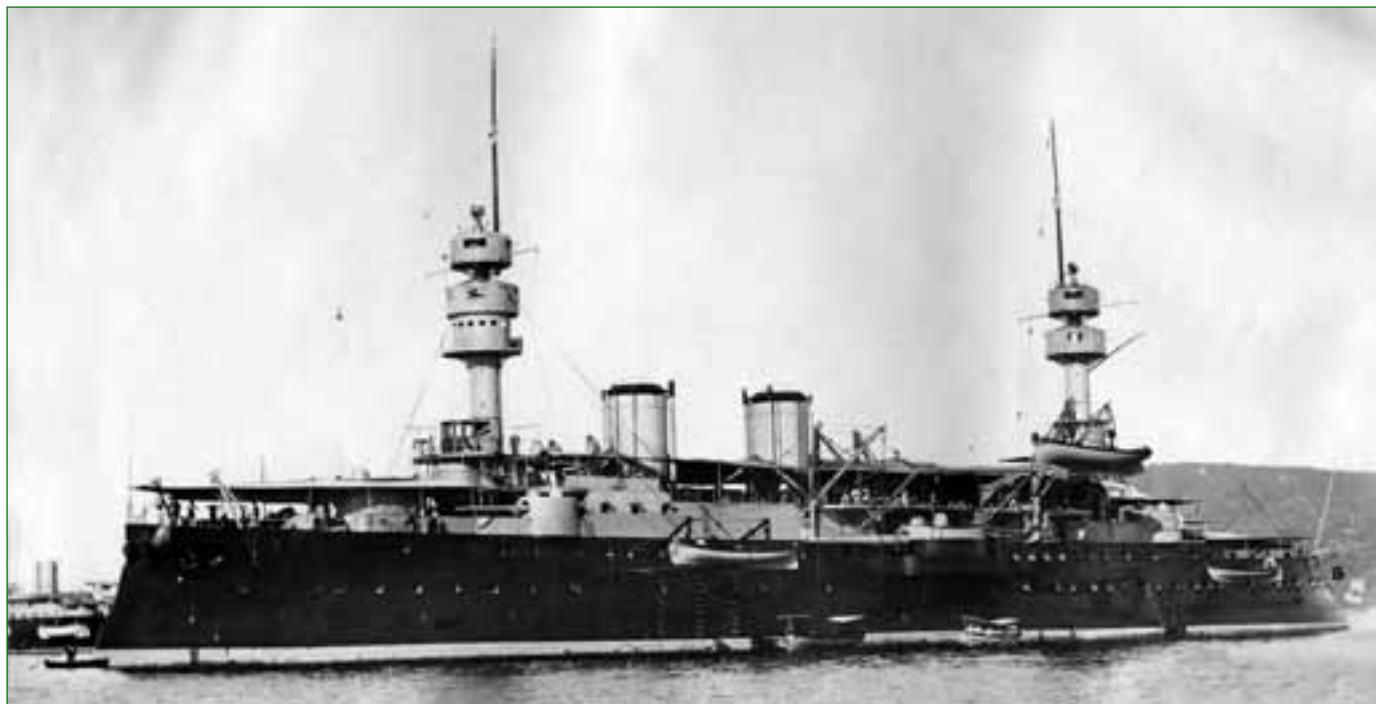
Le 11 octobre, l'Escadre appareille pour la Grèce et le Levant où nos bâtiments visitent le Pirée du 17 au 25 puis Beyrouth le 31. Il mouille (à Bd) à Djouni le 12, repart pour Jaffa avec mouillage le 13 à Jaffa puis le 14 à Haïfa; le 22 départ pour Beyrouth où il entre le même soir dans le port en mouillant tribord. Il sort du port le 25 pour mouiller tribord au poste n° 1. Le 26, départ de Beyrouth pour Tripoli où il mouille (par Bd), le 27 appareillage pour Lattakié où il arrive le 28 et mouille (par Bd); le lendemain il se dirige vers Alexandrette où il mouille (par Td). Le 29 départ d'Alexandrette <sup>(2)</sup> pour aller mouiller le 30 à Mersina <sup>(3)</sup>, le lendemain appareillage pour Rhodes et mouillage (par Bd) le 2 décembre, puis le bâtiment fait route sur Smyrne où il mouille (par Bd) le 4 pour une escale prolongée. Le 13, départ de Smyrne pour se rendre à Salonique où il mouille (par Bd) le 14; il appareille du port macédonien le 15, et fait route sur Toulon qu'il atteint le 21 et prend en rade le corps-mort n° 16.



1. Le lecteur qui serait amené à consulter des documents de cette époque ne devra pas s'étonner de voir le nom de ce port languedocien orthographié "Cette". Ce n'est qu'en 1927 que l'orthographe "Sète" sera adoptée (d'après Robert P., *Dictionnaire universel des noms propres*, Soc. du Nouveau Littre, Le Robert, Paris, 1978).

2. Actuellement Iskenderun en Turquie.

3. Bureau français de l'Empire ottoman, il fut fermé en 1914. Au XIX<sup>e</sup> siècle, le port était devenu un centre industriel et commercial assez important, ce qui justifia le choix que fit la compagnie des Messageries Maritimes d'y établir une escale sur la ligne de paquebots reliant Alexandrie à Constantinople via les ports de Syrie.



*Le Jauréguiberry au mouillage à Villefranche amarré au corps-mort n° 2, on reconnaît sur l'extrême gauche de la photo le cuirassé Carnot.*



*Le Jauréguiberry au mouillage en rade de Toulon. On note au premier plan à gauche, suspendu à un bossoir, un flotteur circulaire d'où pendent trois bouées couronne, engin de sauvetage dit grande bouée n° 1 (voir tome I, caractéristiques du cuirassé Charles Martel).*

## 1900

Le 3 janvier, le cuirassé entre au bassin n° 1 de Missiessy, peint la carène en vert de Schweinfurst, et refait le calfatage de la cuirasse, il en sort le 23 pour prendre le coffre n° 9.

Le 30 janvier, embarquement du capitaine de vaisseau Berryer qui succède au commandant Daniel.

Le 20 février, appareillage de Toulon pour les Salins d'Hyères où il mouille puis navigue de nuit et mouille le 21 à Villefranche-sur-Mer où il reste jusqu'au 6 mars. Appareillage pour Golfe-Juan où il mouille le 7 jusqu'au 15, retour à Villefranche le 16 avec mouillage jusqu'au 27 et c'est de nouveau Golfe-Juan le 28, il y passe la nuit, puis Villefranche jusqu'au 3 avril, il rejoint Golfe-Juan le jour même et mouille jusqu'au 6, jour du départ pour les Salins d'Hyères où il mouille et repart le lendemain pour Toulon où il arrive le 7 avril et entre au bassin jusqu'au 16 mai.



*Le Jauréguiberry au mouillage en baie de Villefranche.*

Le 16, appareillage de Toulon pour les Salins d'Hyères avec mouillage jusqu'au 29, tout en sortant tous les jours, départ ce jour pour Golfe-Juan et mouillage jusqu'au 31 avec sortie tous les jours.

Du 1<sup>er</sup> au 5 juin, appareillage de Golfe-Juan et mouillage à Ajaccio, il arrive et mouille au Lavandou le 6, puis mouille aux Salins d'Hyères dans la nuit du 6 au 7, avant de partir le 7 pour Toulon où il arrive dans la journée et prend son coffre en rade jusqu'au 21.

À l'occasion des grandes manœuvres de juin 1900, le CEC Gervais réunit sous ses ordres l'Armée navale composée de l'escadre du Nord et de l'escadre de la Méditerranée au large des côtes de la Bretagne. Il appareille le 21 juin de Toulon pour Ténès qu'il atteint le 24, en repart le lendemain et arrive à Mers el-Kébir le 26 et en repart le 27.

L'escadre de la Méditerranée rallie l'Armée navale le 30 juin. Les 5 et 7 juillet, le *Jauréguiberry* mouille à Hoëdic (île du Morbihan), puis en baie de Douarnenez les 8 et 9, et finalement à Brest du 9 au 12. Le 13, les navires mouillent à Cherbourg jusqu'au 22, où, le 19, le président Émile Loubet les passe en revue.

Les grandes manœuvres terminées, l'escadre du Nord retrouve Brest le 23, tandis que l'escadre de la Méditerranée prend le chemin du retour le 1<sup>er</sup> août, sa traversée étant endeuillée par la perte du contre-torpilleur *Framée* coupé en deux par l'étrave du *Brennus* (voir tome I, historique du *Brennus*). Du 2 au 7 août, mouillage à Royan et appareillage ce même jour pour Toulon où le cuirassé arrive le 14 et prend son coffre en rade jusqu'au 22.

Le *Jauréguiberry* appareille ce jour pour les Salins d'Hyères avec mouillage dans la baie et retour le soir, il prend son poste sur coffre en rade de Toulon jusqu'au 29, puis entre en bassin jusqu'au 13 septembre pour carénage. Il est ensuite à quai dans l'arsenal jusqu'au 24 novembre.

Le 1<sup>er</sup> octobre, lorsque le vice-amiral de Maigret succède au vice-amiral Fournier à la tête de l'Escadre, il hisse sa marque à bord du cuirassé neuf *Saint Louis*, lequel prend désormais la tête de l'escadre de la Méditerranée.

Du 24 au 27 novembre, le *Jauréguiberry* reprend son poste en rade, d'où il appareille pour les Salins d'Hyères où son séjours est entrecoupé de mouillages et de sorties à la journée. Le 6 décembre, il rentre à Toulon où il s'amarré au coffre. Il en part le 17 pour La Ciotat où il arrive le lendemain et mouille dans la baie jusqu'au 19, d'où il entre à Toulon jusqu'au 22 janvier.



Les cuirassés Charles Martel à gauche et Jauréguiberry à droite au mouillage en baie de Villefranche-sur-Mer. Sur les deux cuirassés on a entrepris le séchage des hamacs.

Nouveau mouillage en rade foraine pour le Jauréguiberry.



Avec l'escadre en Atlantique, sur la gauche un croiseur cuirassé du type "Montcalm".