

Cuirassé

**BRETAGNE**

Marine Nationale



**Nom :** BRETAGNE  
**Type :** Cuirassé.

**Chantier :** Arsenal de Brest.  
**Commencé :** 01 août 1912.  
**Mis à flot :** 30 septembre 1913.  
**Terminé :** 1916.

**En service (MN) :** 10 février 1916.  
**Retiré (MN) :** 03 juillet 1940.

**Caractéristiques :**

164,9 x 27 x 14,86 m. ;  
Ceinture cuirassée de 270 mm ;  
TE : 8,90 m. pour 23 550 t., 9,80 m. pour 28 500 tpc. ;  
23 500 t ;  
29 200 cv., 32 000 cv., puis 43 000 cv. (remplacement des chaudières et chauffe au mazout en 1935) ;  
4 turbines Parsons à engrenage actionnant 4 hélices ;  
Chaudières Niclausse ;  
21,4 noeuds ;  
Rayon d'action de 760 milles à 20 noeuds, 8 400 milles à 10 noeuds.  
1 193 h, (puis 24 officiers +1 109 h + 57 h. en configuration de bâtiment amiral) ;

Sister-ships : *Provence, Lorraine.*

**Armement :**

X de 340 modèle 1912 L/45 en 5 tourelles doubles ;  
XXII de 138,6 modèle 1910 L/55 en batteries ;  
IV pièces de 47 ;  
VI TLT sous-marins de 450 mm.

**Principales dates :**

Cuirassé issu du programme naval du 30 mars 1912.  
Les 3 bâtiments de ce type – **BRETAGNE**, *Provence* et *Lorraine* - ont été construits en remplacement des *Carnot*, *Charles-Martel* et *Liberté*<sup>1</sup>.  
Commencés au milieu de 1912, ils n'ont été mis en service qu'après le début de la guerre.  
La **BRETAGNE** est le premier « dreadnought<sup>2</sup> » de la Marine Nationale.

---

<sup>1</sup> Navire coulé en 1911 à la suite d'une explosion dans la soute à munitions.

<sup>2</sup> Le sixième *HMS Dreadnought*, de la Royal Navy, fut le prototype du cuirassé dit monocalibre. Il eut une telle influence que son nom devint synonyme de ce type de navire qui fut le cuirassé moderne. Il a été le premier grand bateau à être propulsé par des turbines à vapeur. Son apparition rendit désuets tous les bâtiments existants, et à l'approche de la Première Guerre mondiale, il déclencha une course aux armements navals.

03 février 1915 – 13 janvier 1916 : en essais.  
Septembre 1915 : armement et essais à Toulon.  
07 mai 1916 : rejoint l'Armée Navale après entraînement.  
10 mai 1916 : affecté à la 1<sup>ère</sup> division de la 1<sup>ère</sup> Escadre, stationnée à Argostoli et Corfou.  
21 juin 1916 – 05 décembre 1916 : opération de Grèce.  
01.07.1916 : figure à l'effectif de la 1<sup>ère</sup> division de la 1<sup>ère</sup> Escadre de l'Armée navale (VA Gauchet)  
01 juillet 1918 : figure à l'effectif de la 1<sup>ère</sup> division de la 1<sup>ère</sup> Escadre de l'Armée navale (CA Exelmans, puis CA Allemand au 15 juillet 1918 ; C<sup>dt</sup> en chef de l'Armée navale VA Gauchet depuis le 16 décembre 1916).  
11 juin 1919 : mutinerie.<sup>(3)</sup>  
12 juin 1919 : la **BRETAGNE** rentre à Toulon pour sa première grande refonte qui durera deux ans.  
1919 - 1921 : première grande refonte, installation du tripode.  
14 juin 1921 : réaffecté à la 1<sup>ère</sup> division de la 1<sup>ère</sup> Escadre.  
25.07.1921 : revue navale au Havre avec la *Provence* et la *France*, en présence de M. Millerand, président de la République.  
1922 - 1925 : exercices et entraînements sur les côtes de Provence et d'Afrique du Nord, croisières et manœuvres en Atlantique et en Manche.  
1924 - 1925 : refonte à l'arsenal de Toulon.  
1926 - 1927 : activités normales d'escadre sur les côtes de Provence et d'Afrique du Nord.  
1927 - 1928 : refonte à l'arsenal de Toulon.  
1928 - 1930 : rejoint l'Escadre à Brest, puis à Casablanca et est de retour à Toulon. Croisières et exercices tactiques sur les côtes d'Algérie, de Provence et de Corse.  
1931 - 1933 : grande refonte à Toulon.  
1934 : refonte à La Seyne.  
1935 : la **BRETAGNE** est affectée à la 2<sup>ème</sup> Escadre.  
17 mai 1935 : exercices dans la baie de Douarnenez.  
1936 : avec la 2<sup>ème</sup> division de ligne, la **BRETAGNE** part pour une grande croisière dans l'Atlantique central (Dakar, Casablanca, Vigo), puis sur les côtes de Bretagne, Cherbourg, Dunkerque pour les écoles à feu.  
1937-1938 : participe à des écoles à feu et à des exercices combinés entre les deux escadres de Cherbourg à Brest  
03 juillet 1939 : la Bretagne quitte Brest avec la Lorraine pour Toulon. La 2<sup>ème</sup> division de ligne est affectée à la 2<sup>ème</sup> Escadre de la flotte de la Méditerranée. La **BRETAGNE** participe à des missions d'escorte de convois entre Marseille, Ajaccio, Oran et Gibraltar.  
10 mars 1940 : participe à un groupe occasionnel, la force X, pour transporter un chargement d'or à Halifax. Elle fait le

---

<sup>3</sup> Sous toute réserve car le navire entre à l'arsenal le lendemain. Confusion probable avec le cuirassé *Provence*.

voyage du retour en escortant des cargos transportant des avions vers Casablanca puis Toulon

15 avril 1940 : appareille de Toulon pour Oran.

03 mai 1940 : la 2<sup>ème</sup> division de ligne quitte Oran pour Alexandrie. Elle participe à des exercices avec la *Mediterranean Fleet* anglaise.

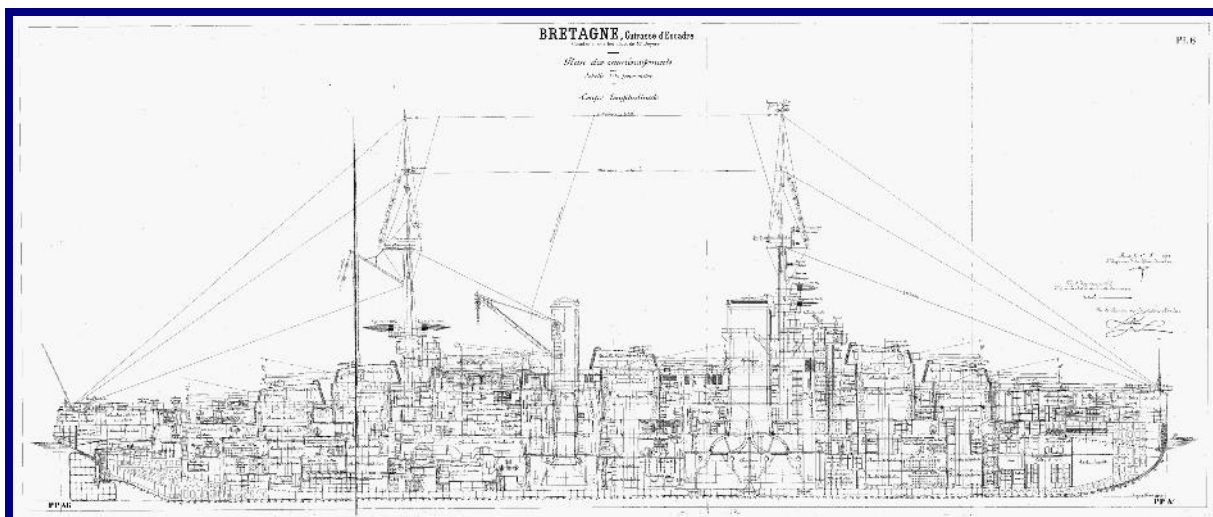
27 mai 1940 : devant l'imminence de l'entrée en guerre de l'Italie, la *Provence* et la **BRETAGNE** regagnent Mers-El-Kébir sous les ordres du VAE Gensoul.

03 juillet 1940 : lors de l'attaque de la flotte française par l'escadre anglaise de l'Amiral Somerville, le cuirassé **BRETAGNE** (CV Le Pivain), qui devait appareiller le dernier, alors que le C<sup>dt</sup> donnait ses ordres en conséquence, reçoit à 17h59 quatre obus de 380. Atteint par de nombreux projectiles, le feu à bord, le bâtiment chavire sur tribord à 18h09 et coule.

1012 victimes (36 officiers, 151 officiers mariniers, 825 quartiers-mâtres et matelots) sont à déplorer.

L'épave sera dépecée sur place après la guerre.

### Plans :



Les plans du cuirassé **BRETAGNE** sont disponibles à l'adresse suivante :

<http://www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr/02fonds-collections/banquedocuments/planbato/planbato/fichebato/fichebato.php?id=66>

## Equipage :

### Commandants du cuirassé **BRETAGNE**

CV Allemand	du 01.03.15 au 14.04.17
CV Plugiesi-Conti	du 14.04.17 au 16.08.18
CF Pareau	du 16.08.18 au 05.09.18
CV Desvoyod	du 05.09.18 au 12.03.19
CF Garreau	du 12.03.19 au 12.07.19
CV Saillard	du 12.07.19 au 23.06.20
CV Loizeau	du 23.06.20 au 04.06.21
CV Pirot	du 04.06.21 au 26.09.23
CV Douxami	du 27.09.23 au 19.01.24
CV Benet	du 19.01.24 au 30.09.25
CV Le Do	du 01.10.25 au 01.10.27
CV Gensoul	du 01.10.27 au 30.09.29
CV Husson (C.R.P.H.)	du 01.10.29 au 15.09.31
CV Muselier	du 15.09.31 au 30.12.32
CV Bion	du 01.01.33 au 22.12.34
CV Colin	du 22.12.34 au 01.09.36
CV Cadart	du 01.09.36 au 17.12.38
CV Seguin	du 17.12.38 au 16.10.39
CV Le Pivain	du 16.10.39 au 03.07.40

## Citation :

Le cuirassé **BRETAGNE** a été cité à l'ordre de l'Armée de Mer (Ordre n° 1760 F.M.F.3 du 09 septembre 1940) avec le motif suivant :

« Sous le commandement du Capitaine de Vaisseau Le Pivain (L.R.E.) très belle attitude au feu lors de l'agression de Mers-el-Kebir le 3 juillet 1940 par une division de ligne britannique armée de 380. Mortellement atteint a disparu pavillon haut. »

## Remerciements :

A l'attention de **Louis Toscano**.



**Iconographie :**

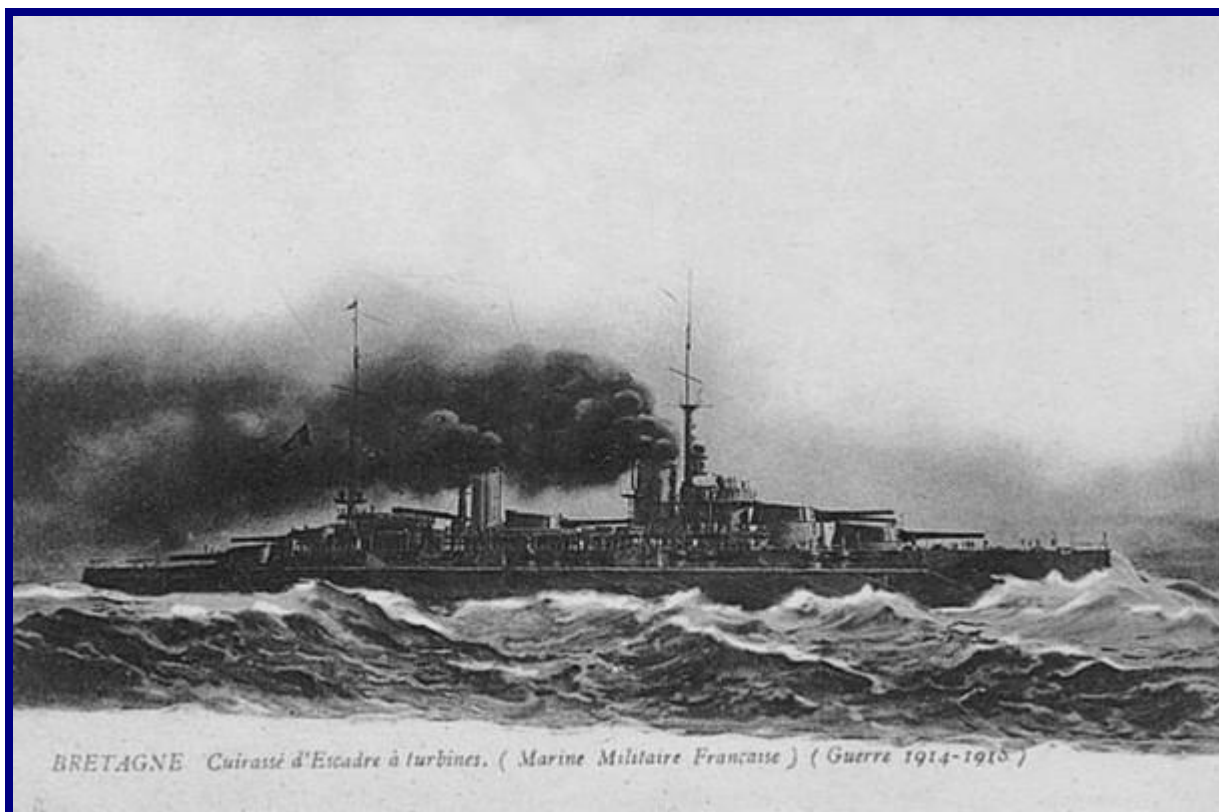


Le Croiseur Cuirassé « BRETAGNE ».  
Marine de Guerre Française.

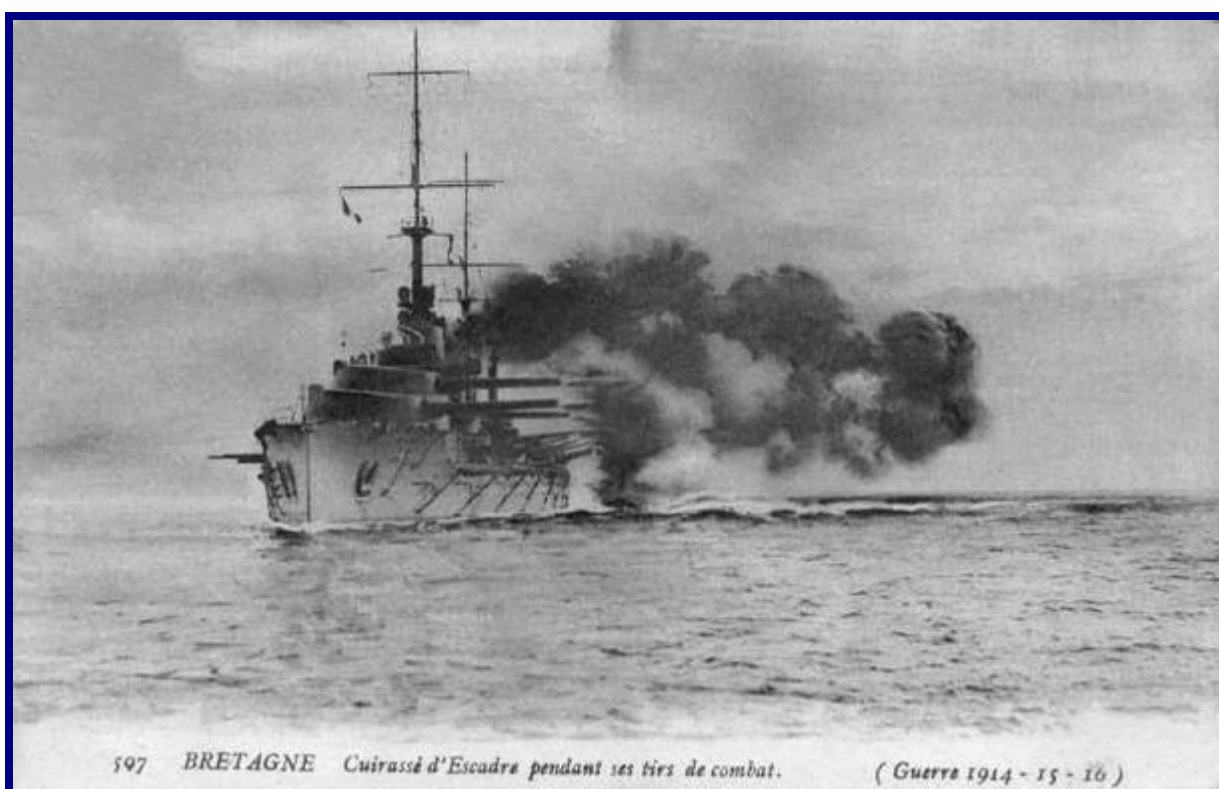


CORFOU - Le Cuirassé « BRETAGNE » et l'île de Vido.

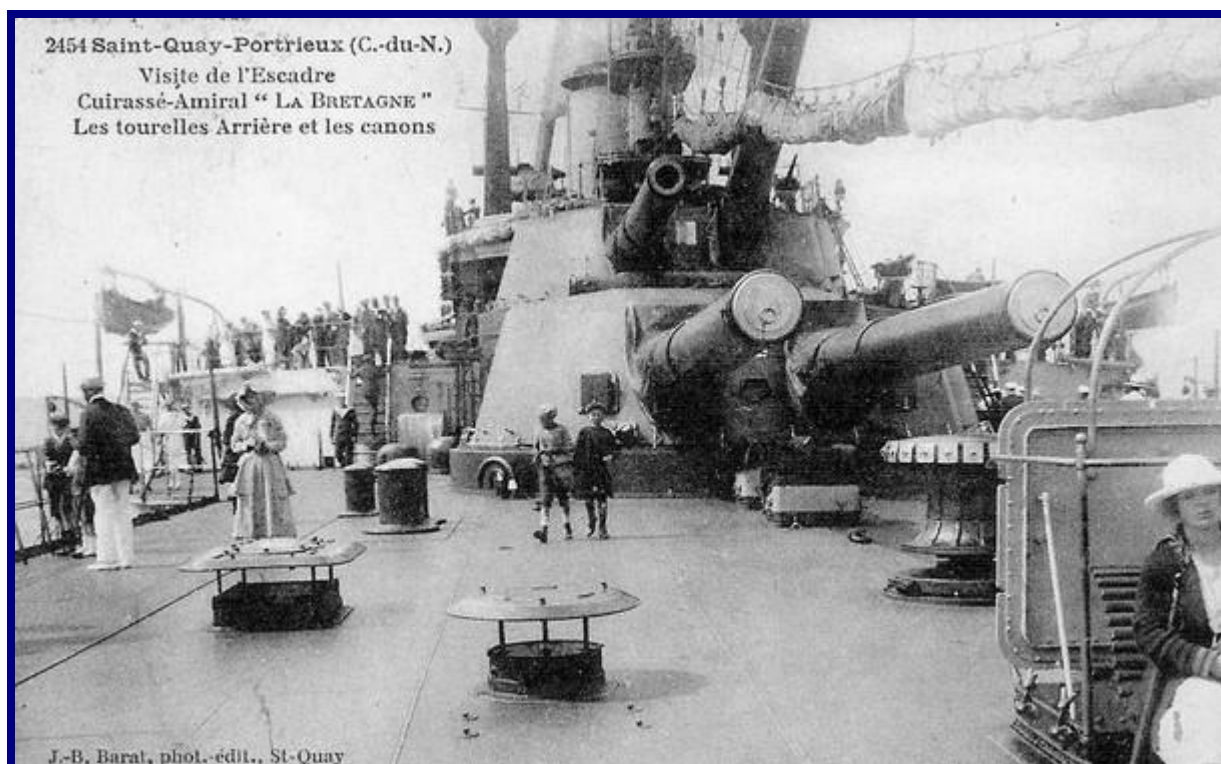
Navires de la Grande Guerre - Navire BRETAGNE  
Fiche récapitulative mise à jour le 24/05/2008 - V3  
Auteurs : Yves DUFEIL - Franck LE BEL - Marc TERRAILLON



BRETAGNE – Cuirassé d’Escadre à turbines (Marine Militaire Française) (Guerre 1914 – 1918)



BRETAGNE – Cuirassé d’Escadre pendant ses tirs de combat. (Guerre 1914 – 15 – 16)



Saint Quay Portrieux (C. du N.)  
Visite de l'Escadre  
Cuirassé Amiral « La Bretagne »  
Les tourelles arrière et les canons.



Cuirassé « BRETAGNE ».



BRETAGNE



## **Bibliographie :**

Dictionnaire des bâtiments de la flotte de guerre française de Colbert à nos jours - Tome II - 1870-2006 - LV Jean-Michel Roche.

La guerre navale dans la Méditerranée - CV A. Thomazi - Payot, 1929.

Les Cuirassés Français de 23500 tonnes – Robert Dumas et Jean Guigliani – Editions des 4 Seigneurs – Grenoble – 1980.

Mers El-Kébir & Catapult, les marins de l’oubli - Martial Le Hir.

La Royale - Jean Randier.

La Grande Guerre sur mer - Yves Buffetaut.

Histoire Maritime de la Première Guerre Mondiale - Paul Chack et Jean Jacques Antier.

Cent ans de cuirassés français - Eric Gille.

Les navires français – 1914 / 1918 - Jean Moulin.

Les cuirassés français - Jean Moulin.

Atlas des navires de la Première Guerre mondiale – collectif.

Les navires de légende – collectif.

Les Flottes de Combat en 1917 - Commandant de Balincourt.

Les Flottes de Combat en 1925 - Commandant de Balincourt.

Les Flottes de Combat en 1929 - Commandant Vincent-Bréchnignac.

Les Flottes de Combat en 1940 - Commandant Vincent-Bréchnignac.

Les Flottes de Combat en 1944-1945 - Commandant Vincent-Bréchnignac et Henri Le Masson.

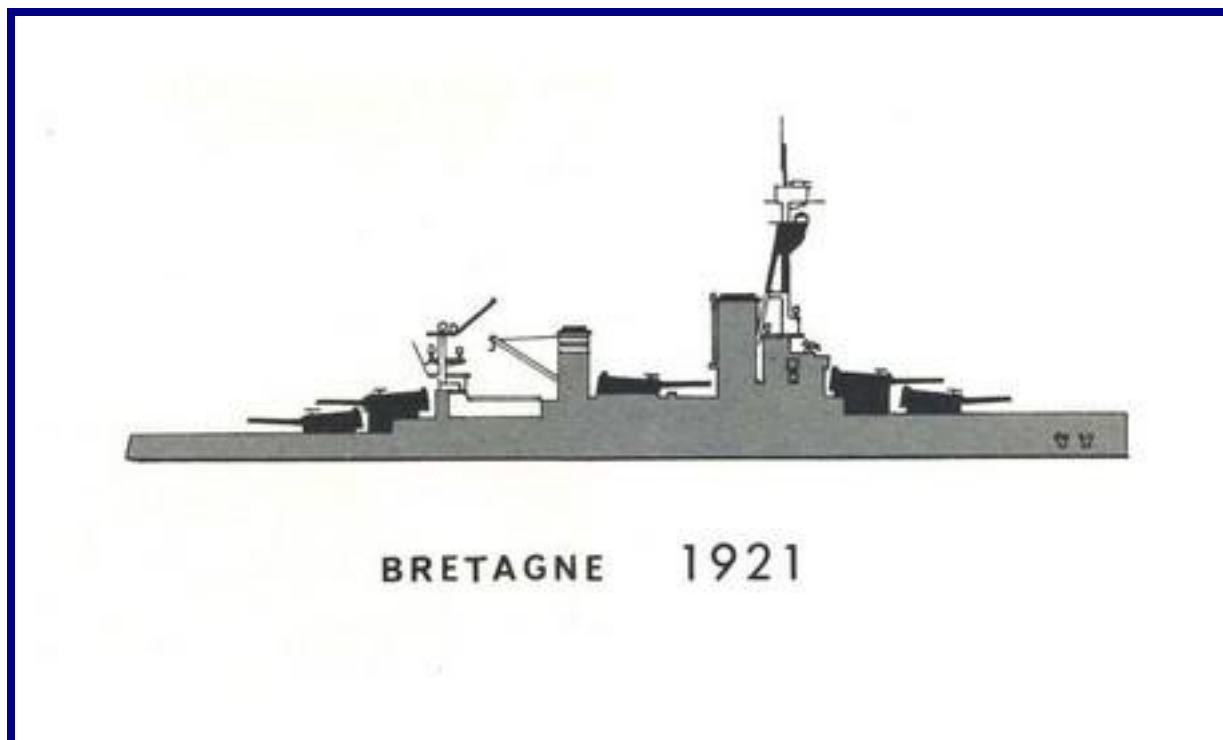
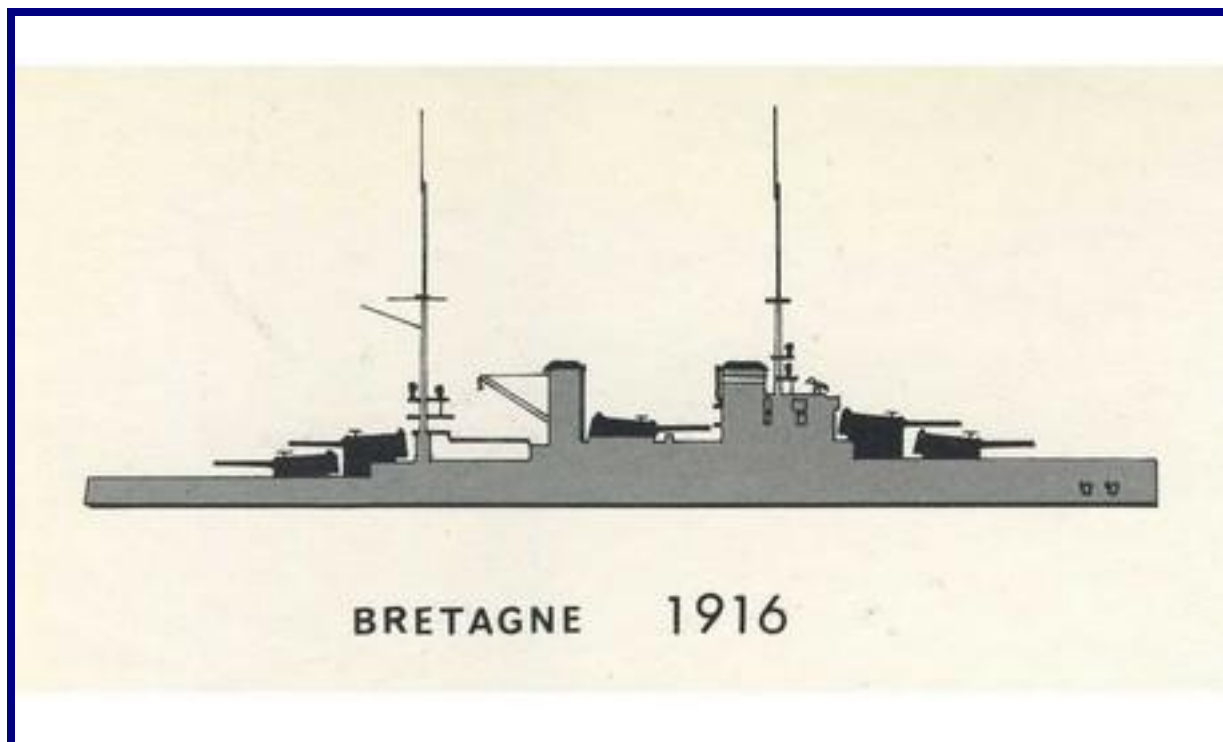
Revue : N.C.

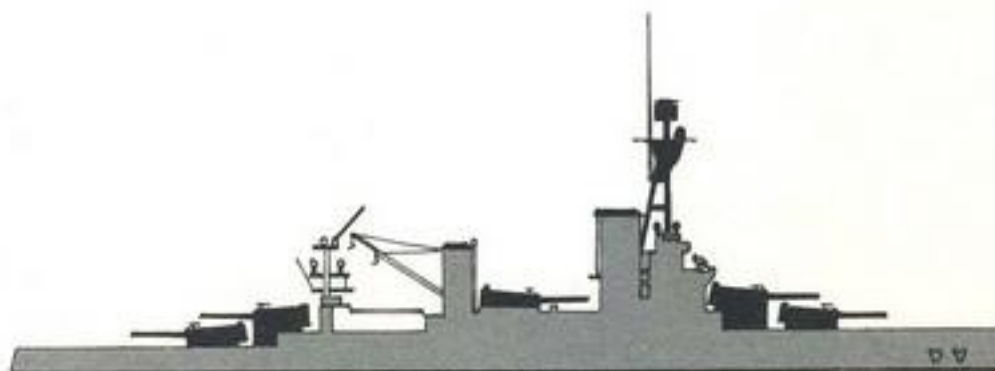
## **Internet :**

<http://www.alabordache.fr/>

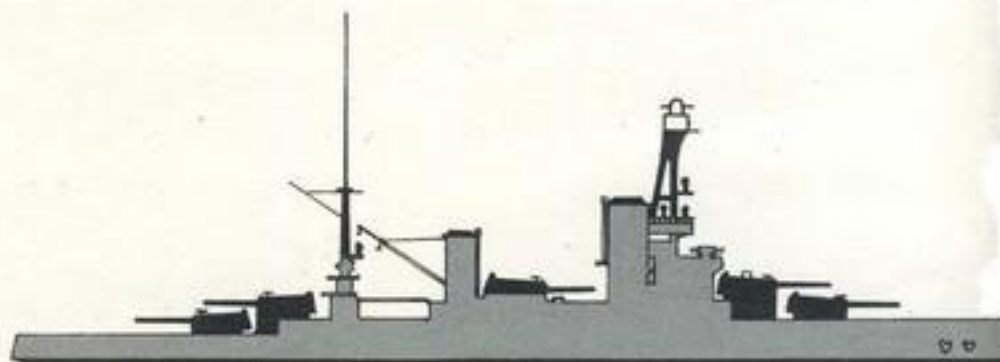
**Annexe 1 :**

**Silhouettes**

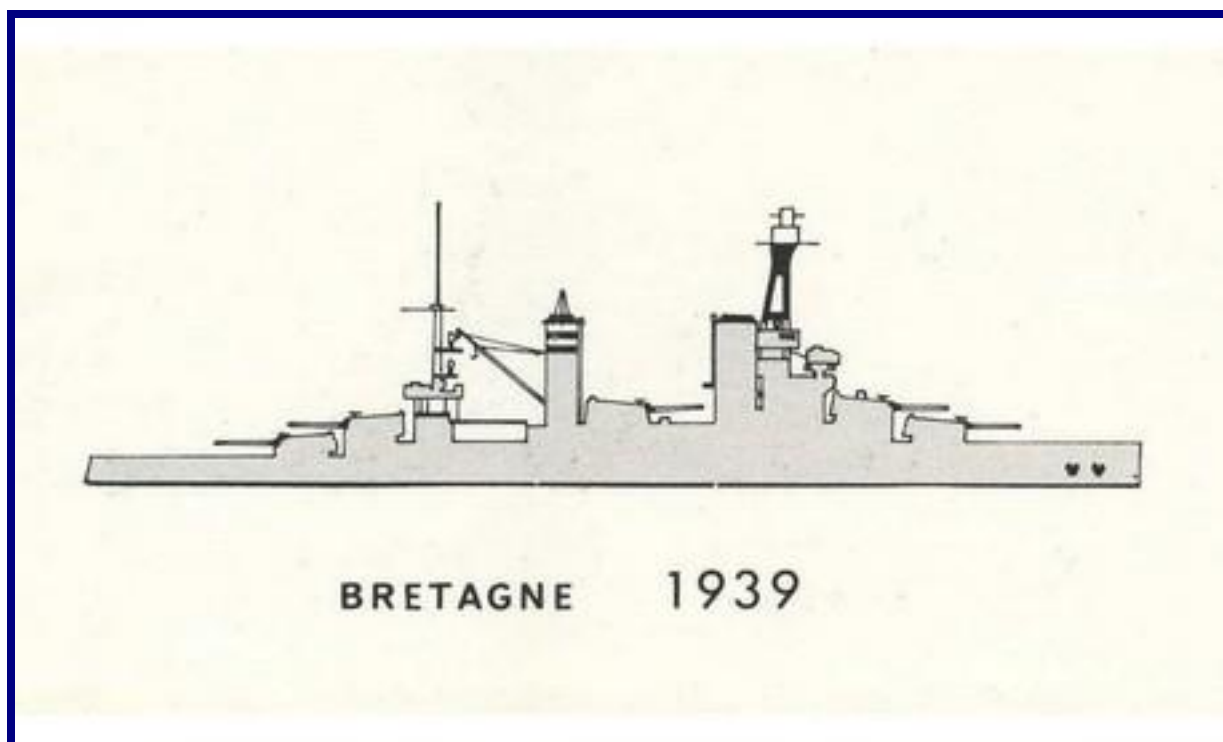




BRETAGNE 1926



BRETAGNE 1929



Dessins de Robert Dumas

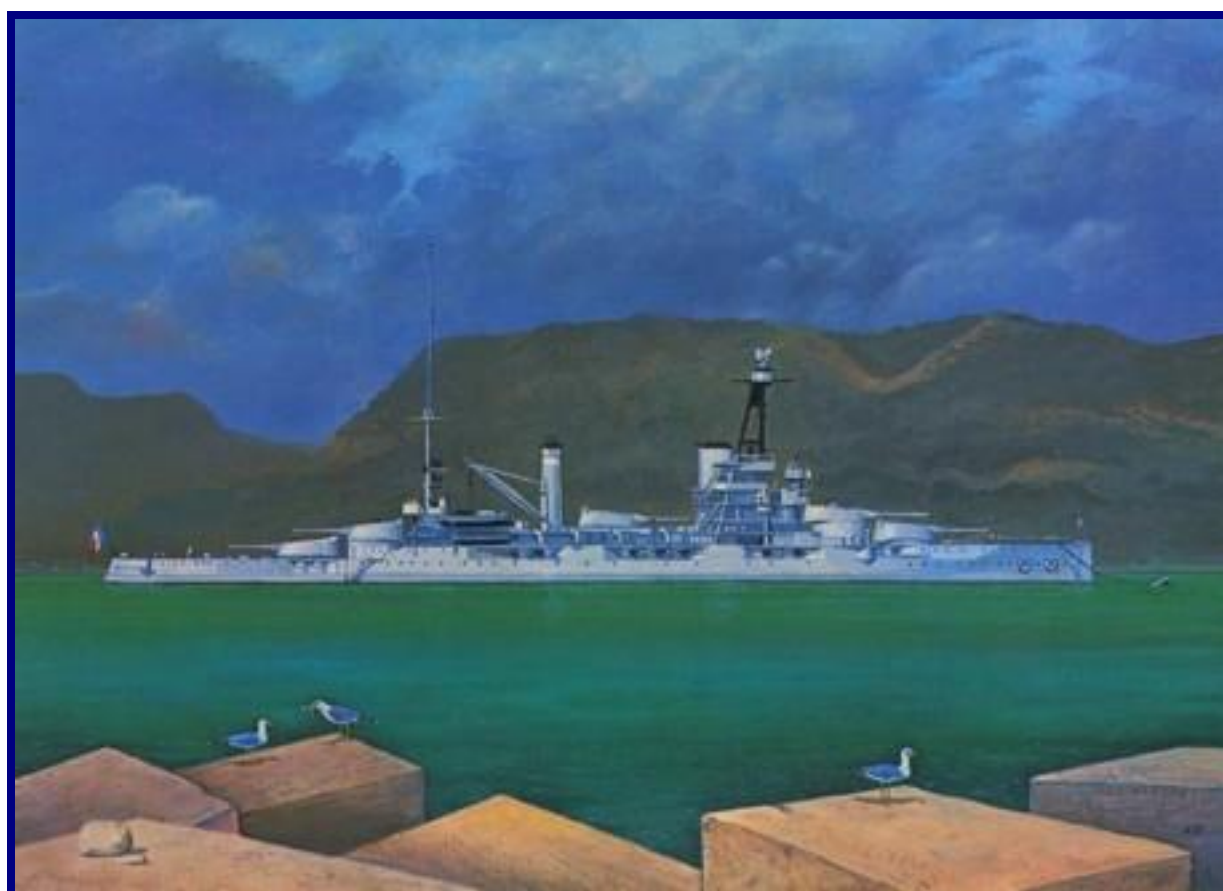


Tableau de Jean Claude Farjas.

Extrait de l'ouvrage « Les Cuirassés Français de 23 500 tonnes. »

Navires de la Grande Guerre – Navire BRETAGNE  
Fiche récapitulative mise à jour le 24/05/2008 – V3  
Auteurs : Yves DUFEIL – Franck LE BEL – Marc TERRAILLON

## Annexe 2 :

Attaque du 3 juillet 1940 :

### Témoignage de l'enseigne de vaisseau Delaporte, du Service Artillerie.<sup>4</sup>

« Le *Strasbourg* vient de filer sa chaîne par le bout, nous annonce le DT. Le midship est persuadé que les Anglais vont ouvrir le feu. Moi je me refuse à y croire. Soudain, il y eut un choc effroyable qui souleva la **BRETAGNE** tout d'une pièce. Le choc nous fit vaciller, mais personne ne broncha. Était-ce le départ d'une de nos salves de 340, destinée aux navires de ligne britanniques? L'impression ne ressemblait point pourtant à celle que produit le recul des pièces de gros calibre, mais pour me convaincre, je glissai un coup d'œil dans le PC de 340. Hélas! Les coups avaient bien été encaissés par la **BRETAGNE**, car tous au PC voisin restaient immobiles et calmes devant leurs appareils. Deux minutes plus tard, alors que la lumière électrique commençait son decrescendo, la vapeur n'actionnant plus les dynamos, nous reçûmes, à la voix, par le PC de 340, l'ordre d'évacuation des centraux. Je répétais à mes hommes l'ordre reçu.

Quelque chose de grave, d'irréparable avait dû arriver en haut, pour qu'on n'ait pu songer à riposter à l'ennemi. Une porte blindée encastrée dans le pont blindé inférieur, très difficile à ouvrir de l'intérieur, fermait l'accès du central... Nous étions bouclés ... Deux hommes aux épaules solides s'agrippant à l'échelle verticale en porte à faux, parvinrent à soulever le lourd panneau non sans mal. Alors un à un, dans un ordre parfait, les hommes grimpèrent les deux échelles qui menaient aux batteries, dans l'entrepont principal, espace correspondant au premier étage des hublots.

Je me tenais au bas des échelles, leur criant de faire vite. Le midship sortit enfin. J'étais toujours tenu en laisse par mon téléphone que je n'avais pas dégrafé. Aucune lumière ne subsistait plus maintenant. Dans le noir je larguai mes écouteurs et cherchai à tâtons ma casquette (c'était le seul signe distinctif que je puisse apporter si des ordres restaient à donner en haut.). Des gaz d'explosion commençaient à envahir le central par le tambour de descente. Quand j'eus gravi les deux étages, tout n'était dans la batterie que fumée noire et incendie. Aucun accès vers les échelles des ponts. De place en place on percevait la trouée ronde des hublots par lesquels déjà des hommes s'étaient échappés. Avec les sabords de charge les hublots étaient les seules issues possibles. Sous mes ordres, un à un les hommes se jetaient par les rares ouvertures. Certains ne sachant pas nager

---

<sup>4</sup> Source : Mers El-Kébir & Catapult, les marins de l'oubli - Martial Le Hir.

hésitaient, mais les ordres impérieux galvanisaient les volontés. Dans un acte d'héroïsme, le chef du PC de 340, un enseigne plus ancien, me cria à ce moment qu'il restait sur place et m'ordonna de tenter de m'échapper, après avoir assuré le salut de mes hommes qui se trouvaient sur ma route. L'abandon continuait ; un à un les matelots plongeaient dans les eaux. Soudain averti par un secret instinct, je sentis que c'était la fin. D'un saut je gravis l'échelle de l'infirmier située sous le 2<sup>ème</sup> entrepont à l'avant. Dans la chambre du maître infirmier, à bâbord, trois hommes se tenaient contre le hublot, prêts à sauter. C'est alors que le choc atroce se produisit. D'un mouvement lent, inexorable le cuirassé de 23000 tonnes s'inclina sur tribord. La rotation s'accéléra dans un fracas épouvantable. Les armoires, les tiroirs des tables, les bouteilles et les chaises descendaient la pente de plus en plus raide, me dégringolant sur le dos. Une odeur de poudre, de gaz brûlé de chaux pulvérisée régnait sur tout l'avant, augmentant l'horreur du spectacle. Puis comme s'il hésitait à engloutir ses victimes, le mastodonte ralentit une seconde son mouvement de bascule. Le hublot grand ouvert passa à la verticale, à une hauteur démesurée au-dessus de ma tête. J'essayai cependant de grimper la paroi à l'aide des renforts de cornières, mais plus rapide le chavirement continuait. La rotation du navire rendait tout mouvement impossible : j'étais paralysé comme quand l'on est poursuivi dans un rêve. J'allais mourir d'une mort terrible avec toute ma lucidité. Je fus alors bousculé, retourné, culbuté par les cloisons folles où l'eau maintenant s'engouffrait. Dans quelques secondes il faudrait absorber au plus vite les quelques lampées d'eau qui produiraient l'asphyxie.

À ce moment, il y a dans la suite de ma mémoire, pendant que le navire achevait son demi-tour, un trou d'une ou deux secondes. Je me suis trouvé, Dieu sait comment, dans un des locaux voisins : la cabine d'examen médicaux particuliers, je pense. Marchant sur le plafond, à un mètre d'un hublot où pénétrait une cataracte. Une lumière confuse régnait encore dans la pièce. Sans hésiter, je me lançai tête première, comme une flèche, au centre de la cataracte. Par miracle je dois le dire, je passai malgré la pression d'eau formidable, comme une lettre à la poste et, après une remontée de plusieurs secondes inoubliables, j'arrivai à la surface. J'avais parcouru de bas en haut, quelque 7 mètres puisque ce hublot se trouvait en temps normal à 5 mètres au-dessus de la flottaison. J'eus une chance inouïe. J'ouvris les yeux. D'énormes bulles venaient crever à la surface, comme si la mer bouillait tout alentour. La coque rouge, gigantesque du cuirassé gisait à dix brasses, la quille eu l'air, l'arrière disloqué, pointant vers le ciel, son faux brion et ses chaînes tandis que des jets de vapeur, d'air comprimé, de mazout, fumaient en entraînant des geysers dans un vacarme sourd et confus. ».



Photographies extraites des sites :

[http://perso.dromadaire.fr/lucky/\\_Mers-El-Kebir.html](http://perso.dromadaire.fr/lucky/_Mers-El-Kebir.html)

<http://www.merselkebir.org/juillet1940.htm#Faits>

Navires de la Grande Guerre – Navire BRETAGNE  
Fiche récapitulative mise à jour le 24/05/2008 – V3  
Auteurs : Yves DUFEIL – Franck LE BEL – Marc TERRAILLON

### Annexe 3 :

#### Aviation embarquée à bord des cuirassés de 23 500 t.

« L'aviation embarquée fit ses premiers pas, à bord des navires de guerre, au cours du premier conflit mondial. Cependant, il fallut attendre la fin des hostilités pour voir un cuirassé français doté d'une plate-forme aviation.

Le *Paris* est choisi pour mettre au point cette nouvelle installation qui doit permettre à un avion de prendre l'air sur une distance très courte. Le 26 octobre 1918, le Lieutenant de Vaisseau Guierre réussit le premier décollage aux commandes d'un Hanriot H2C. Malgré ce succès, les techniciens constatent le manque de puissance de l'appareil au décollage. Ce grave défaut handicape sérieusement ce mode de lancement qui s'avère rapidement dangereux puisque les essais sont arrêtés à la suite d'un accident au cours duquel le pilote trouve la mort.

L'Etat-Major de la Marine n'abandonne pas pour autant ce système dans lequel il voit encore des possibilités. Par une dépêche ministérielle (n° 1988 Aero 1 du 25.08.1922), il fixe la nouvelle organisation de l'aviation d'escadre et, en particulier, le rôle des avions embarqués à bord des grands navires de combat. Chaque bâtiment devra être doté d'un avion d'observation pour le réglage du tir et d'un avion de chasse pour la protection contre les attaques aériennes. A la lueur des timides expériences entreprises précédemment, on peut admettre que les difficultés d'envol des avions terrestres monoplaces, sur plate-forme de tourelle avant, seront résolues en utilisant un appareil équipé d'un moteur suffisamment puissant. Il n'en est pas de même pour un matériel identique placé sur la plate-forme supérieure arrière. (Dans la Royal Navy ce dernier problème est résolu.) Une première dotation de douze Nieuport N32 permet de commencer les essais. Deux sont armés en permanence, un est placé en réserve et neuf se trouvent stockés à la Base de l'aéronautique navale de Saint-Raphaël.

Le cuirassé **BRETAGNE**, qui vient de subir sa première grande refonte, est équipé sur ses tourelles 2 et 4 de 340 mm de plates-formes d'un modèle nouveau et plus grand.

Une fois encore les essais tourment court et ne dépassent pas le stade des préliminaires. »

Tiré de l'ouvrage « Les cuirassés français de 23 500 tonnes ».