

Cuirassé  
**JUSTICE**

Marine Nationale



**Nom :** JUSTICE  
**Type :** Cuirassé type République.

**Chantier :** Forges & Chantiers de la Méditerranée, La Seyne sur Mer.  
**Commencé :** Mai 1902.  
**Mis à flot :** 27 octobre 1904.  
**Terminé :** 1907.

**En service (MN) :** 17 juillet 1907.  
**Retiré (MN) :** 29 novembre 1921.

**Caractéristiques :**

133,80 x 24,30 m. ;  
TE : 8,40 m. ;  
14 800 t. ;  
18 500 cv. ;  
3 machines alternatives verticales à triple expansion et trois cylindres des Forges & Chantiers de la Méditerranée construites sur plans Geyer installées dans des compartiments distincts et étanches ;  
24 chaudières Niclausse timbrées à 18 kg/cm<sup>2</sup> réparties en cinq chaufferies dans quatre compartiments étanches ;  
3 hélices ;  
19,40 nœuds à 114,70 tr/mn et 18 442 cv. le 31 juillet 1907 lors des essais à puissance maximale (1 066 milles franchissables avec 900 t. de charbon).  
Effectif : primitivement 32 officiers et 716 hommes sans amiral, 42 officiers et 780 hommes avec amiral, soit 822 au total, puis ramené à 768 hommes avec amiral (DM du 6 février 1904), puis 749 (état du 30 mai 1904), enfin 749 dont 43 officiers (note du 10 septembre 1904), avec amiral, 676 sans amiral.  
Prix de revient du bâtiment : 40 392 956 francs.  
Rayon d'action : 1 900 milles à 18 nœuds, 8 400 à 10 nœuds.  
Capacité combustible : 1 850 t. de charbon max, 900 t. normal réparties dans 16 soutes alimentaires et 54 soutes de réserve.

Sister-ship : néant.

**Armement :**

IV de 305 mm. modèle 1893-1896 en 2 tourelles doubles ;  
X de 194 mm. modèle 1902 dont 6 en tourelles simples et 4 en réduits ;  
XIII de 65 mm. ;  
X de 47 mm. ;  
II TLT sous-marins de 450 mm. (V TLT prévus au départ, puis III TLT aériens sont supprimés) ;  
10 mines embarquées 1892 et 10 mines Harlé n° 2.

## Protection :

Ceinture de 280 mm. et 100 mm. ;  
Tourelles de 305 : 320 mm. ;  
Tourelles de 194 : 160 mm. ;  
Casemates : 160 mm. ;  
Ponts : 54 et 51 mm. ;  
Blockhaus : 280 et 300 mm. ;  
Poids total de la protection : 5 535 t.

## Principales dates :

01 avril 1903 : mise sur cale du bâtiment, M. Fournier, responsable de la construction.

Les travaux préparatoires de construction, commencés en mai 1902, sont ralentis puis interrompus par le ministre de la Marine Camille Pelletan, opposé à la construction des grosses unités. Sous les pressions diverses, il revient sur sa décision, mais le mal est déjà fait et les programmes connaissent des retards importants. A la mise en service du dernier cuirassé de la série, les marines concurrentes disposent alors d'une avance technique d'une dizaine d'années.

Novembre 1905 : début du montage à bord de l'appareil moteur.

17 juillet 1907 : en armement pour essais à Toulon.

21 juillet – 29 octobre 1907 : en essais (essais préliminaires, essais officiels de l'appareil moteur, à puissance maximale, de consommation, de bon fonctionnement après démontage, appareil évaporatoire).

01 mars 1908 : clôture d'armement.

10 – 14 avril 1908 : traversée de longue durée.

15 avril 1908 : il reçoit un armement définitif à Toulon, puis rejoint l'Escadre de la Méditerranée.

16 avril 1908 : arbore le pavillon du CA Le Pord, commandant la 2<sup>ème</sup> division (**JUSTICE**, *Liberté*, *Vérité*) qui forme avec la 1<sup>ère</sup> division (*Patrie*, *Démocratie*, *République*) la 1<sup>ère</sup> Escadre commandée par le VA Germinet, marque sur la *Patrie*. La **JUSTICE** remplace alors le *Saint Louis*. [CV Mallet]

18 avril 1908 : Commandant CV Lefèvre.

01 – 05 mai 1908 : la division fait escale à Mers El-Kébir, puis à Alger du 6 au 11 mai. Retour aux Salins le 13. Ensuite, activités habituelles d'escadre.

26 octobre – 02 novembre 1908 : au bassin à Bizerte.

30 décembre 1908 : après un tremblement de terre, secours à Messine avec *Vérité*, *Carquois* et *Fanfare*, ils apportent vivres et médicaments aux sinistrés, retour à Toulon du 6 au 9 janvier 1909.

15 avril 1909 : le bâtiment fait escale à Toulon, Valence. Mers El-Kébir, Cadix, Brest et Le Havre. Il reçoit le Tsar Nicolas.

12 septembre 1909 : il fait la traversée de Brest à New York à 17 nœuds de moyenne. C'est le tricentenaire de l'Hudson.

26 octobre 1909 : la **JUSTICE** est à Toulon.

1910 : le navire fait des croisières ordinaires en Provence et en Algérie.

1911 : il participe aux revues présidentielles à Bizerte et à Toulon.

01 août 1911 : affecté à la 2<sup>ème</sup> Escadre, les cuirassés de type *Danton* forment alors la 1<sup>ère</sup> Escadre.

25 septembre 1911 : il prend part au sauvetage des survivants de la *Liberté*.

26 octobre 1911 : début d'incendie qui entraîne le noyage de certaines soutes à munitions.

03 novembre 1911 : arbore la marque du CA Moreau [CV Lejay, commandant].

24 janvier 1912 : le bâtiment est à Malte pour saluer le Roi George V.

Octobre – novembre 1912 : escale à Toulon pour y effectuer des travaux de transformation et de modification des soutes à munitions.

23 août 1913 : il fait escale à Toulon, Tanger et Brest. Il reçoit l'Escadre russe à Toulon.

05 novembre 1913 : commandant CV Estienne.

20 décembre 1913 : La **JUSTICE** est abordée par la *Démocratie*. Il y a des avaries légères.

30 mars 1914 : le navire est en visite à Malte.

21 juillet 1914 : toute l'escadre est à Toulon, les exercices initialement prévus au 2<sup>ème</sup> semestre en Atlantique sont annulés en raison de l'aggravation de la situation internationale.

25 – 28 juillet 1914 : dispositions de mobilisation - rappel des permissionnaires, débarquement des munitions d'exercice, embarquement des munitions de combat. L'Armée navale est alors concentrée à Toulon.

29 juillet 1914 : l'Armée navale fait le grand plein de charbon.

31 juillet 1914 : *Vérité*, *Démocratie* et **JUSTICE** effectuent leurs tirs d'accord et des exercices de télémétrie aux Salins. Ils composent la 2<sup>ème</sup> division de la 2<sup>ème</sup> Escadre [**JUSTICE** sous le commandement du CV Estienne, CA Tracou commandant la division sur la **JUSTICE**].

01 août 1914 : le sémaphore du cap Cepet hisse le signal PO, PQ, FO signifiant mobilisation générale, le 1<sup>er</sup> jour étant fixé au 02 août à 0 heure.

02 août 1914 : allumage général des bâtiments ordonné à 22h15.

03 août 1914 : l'Armée navale appareille à partir de 04h50. Elle se divise en 3 groupes qui se séparent à 08h50 :

- Le groupe A : 1<sup>ère</sup> Escadre, 1<sup>ère</sup> DL et 12 torpilleurs vers Philippeville.
- Le groupe B : 2<sup>ème</sup> Escadre plus le *Courbet*, la 2<sup>ème</sup> DL, la *Foudre* et 12 torpilleurs se dirige vers Bougie.
- Le groupe C : *Jauréguiberry*, la division de complément et 4 torpilleurs se dirige vers Alger.

A 22h00, la destination des groupes B et C est modifiée, le premier doit rallier Alger, le second Oran. Le seul adversaire du moment est l'escadre allemande de l'amiral Souchon, avec le

*Goeben* et le *Breslau*, que les derniers renseignements situent à Brindisi.

04 août 1914 : à 01h15, le Commandant en Chef (CEC) est informé de l'ouverture des hostilités avec l'Allemagne et de la neutralité de l'Italie, les dispositions de combat sont prises ; les bombardements de Bône et de Philippeville par les croiseurs allemands est annoncée.

05 août 1914 : mouille devant Alger.

13 août 1914 : à Malte, charbonnage. Les hostilités avec l'Autriche-Hongrie sont effectives.

14 août 1914 : quitte Malte pour Corfou.

16 août 1914 : participe à l'engagement de la 2<sup>ème</sup> Escadre avec deux croiseurs autrichiens, le croiseur *Zenta* et le torpilleur *Ulan*. Au cours de l'échange de tirs, la **JUSTICE** envoie 5 coups de 194 mm., mais la volée de sa pièce en casemate tribord avant se brise au premier coup par l'explosion prématurée de l'obus dans l'âme du canon. Le feu est suspendu à 9h23. Face aux 64 pièces de 305 mm. de l'Armée navale, le *Zenta*, après avoir crânement résisté, coule à 09h35, le torpilleur parvient à s'enfuir.

Escortes et protection des navires marchands

17 août 1914 : aborde une seconde fois le cuirassé *Démocratie* à bâbord arrière, bloque son gouvernail et arrache l'hélice centrale. Fait route sur Corfou.

18 – 19 septembre 1914 : incursion de l'Armée navale en Adriatique.

1915 : le bâtiment effectue des croisières en mer Ionienne, fait escale à Navarin. Malte, Bizerte pour un carénage.

04 novembre 1915 : Commandant CV Pugliesi-Conti.

1916 : à Salonique, Moudros, Mithylène, Salonique, Corfou, Milo puis Salamine. A Toulon pour un carénage.

Il participe aux affaires de Grèce, la compagnie de débarquement se trouve à Athènes le 1<sup>er</sup> décembre, plusieurs hommes sont tués.

15 mai – août 1916 : passe à la 3<sup>ème</sup> Escadre avec *Vérité* et *Démocratie* à la 1<sup>ère</sup> division.

19 janvier 1917 : le bâtiment est à Salamine, Bizerte, Toulon pour carénage. Ensuite La Spezia puis Salamine.

04 avril 1917 : Commandant CV Robin.

07 août 1917 : division de complément (division **JUSTICE**).

01 juillet 1918 : affecté à la 2<sup>ème</sup> division de la 2<sup>ème</sup> Escadre.

1918 : il fait des escales à Salamine, Corfou, Tarente et Moudros.

12 novembre 1918 : il est aux Dardanelles, à Sébastopol puis Odessa.

Mars 1919 : à Odessa, affaire de Kherson.

Il est engagé et fait partie de la section de débarquement contre les rouges.

16 avril 1919 : le navire est à Sébastopol, l'agitation politique s'est installée à bord.

05 mai 1919 : de Sébastopol évacué, la **JUSTICE** remorque le *Mirabeau* et arrive à Toulon le 24.

06 – 19 juin 1919 : de Toulon à Brest avec le *Commandant Rivière* en remorque. C'est le seul bâtiment de la série qui retrouve l'océan depuis 1914.

25 juin 1919 : affecté aux écoles de l'Océan.

01 juillet 1919 : mis en réserve.

01 août 1919 : Commandant CV Carre.

19 juillet – décembre 1919 : travaux de transformation en bâtiment école.

01 avril 1920 : placé en réserve spéciale.

01 mai 1920 : Commandant CC Robert.

27 juillet 1920 : remorqué à Landévennec et désarmé définitivement.

01 septembre 1920 : Commandant LV Charron.

29 novembre 1921 : condamné.

30 décembre 1921 : vendu pour démolition à Brest à M. Jacquart pour 930 015 francs.

**Equipage :**

Liste en annexe.

**Citations :**

N.C.

**Remerciements :**

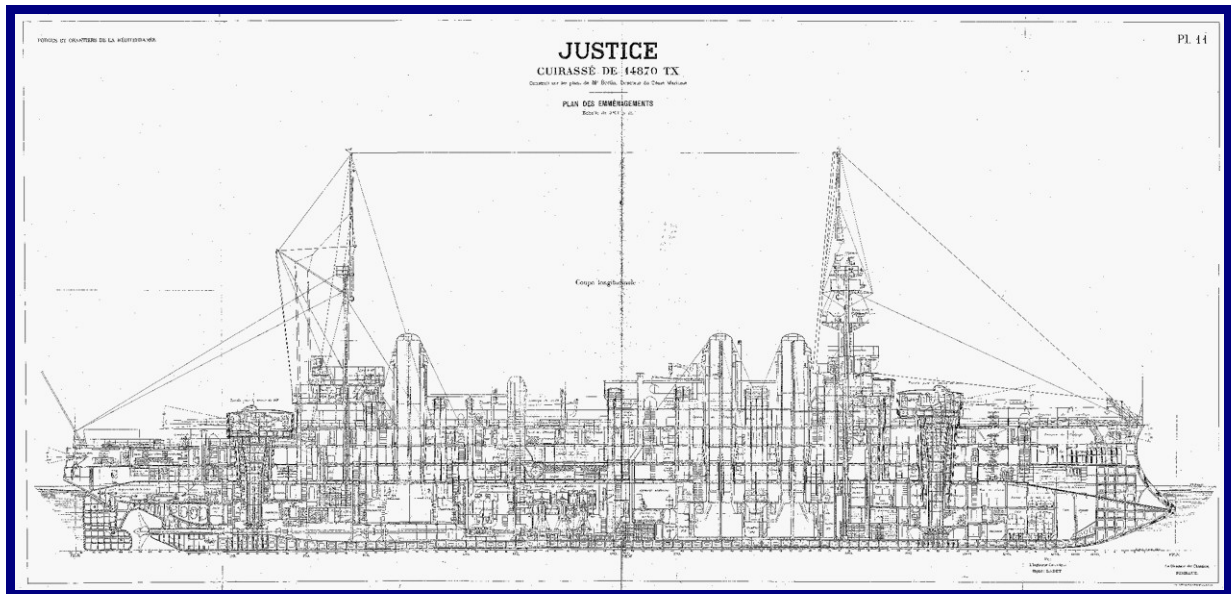
A l'attention de :

**Gilles Jogerst**, généalogiste de Marine.

**Daniel Laheyne**.

**Alain X.**

**Plans :**



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

<http://www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr/02fonds-collections/banquedocuments/planbato/planbato/Plans/planbato.php?id=236>

**Iconographie :**

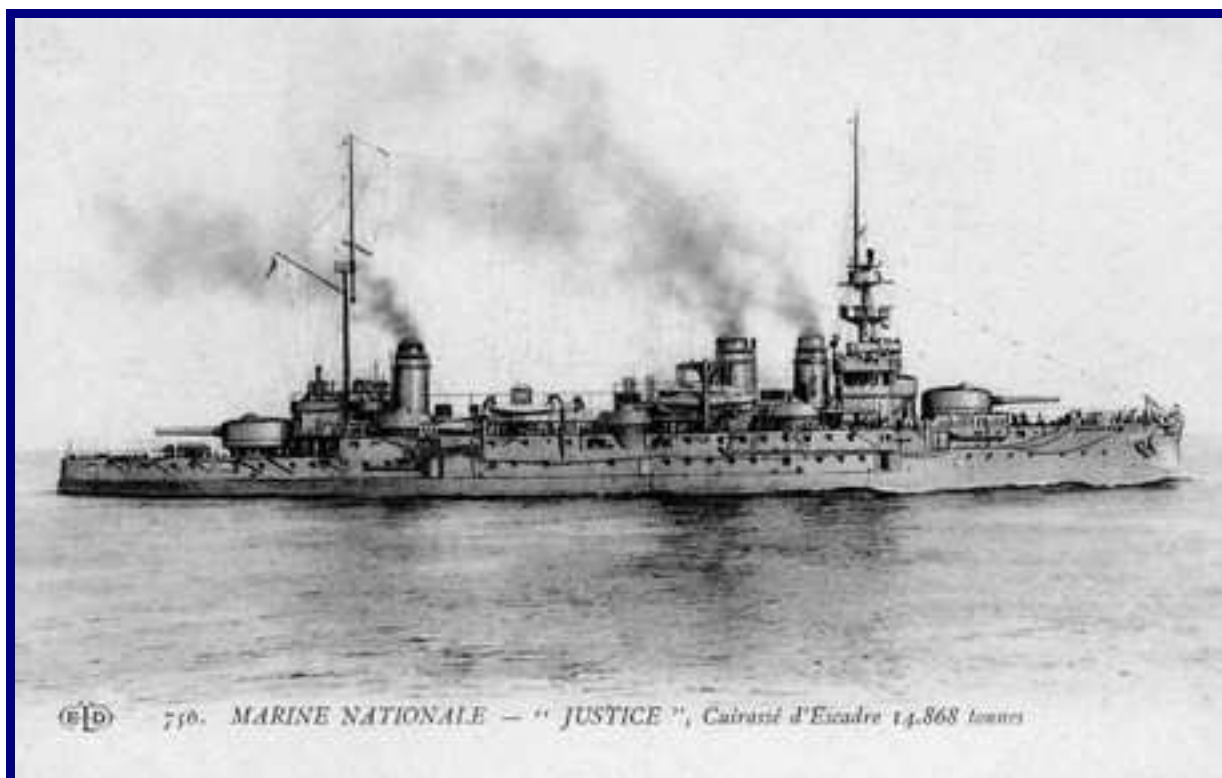


La Seyne – Lancement du Cuirassé « Justice ».

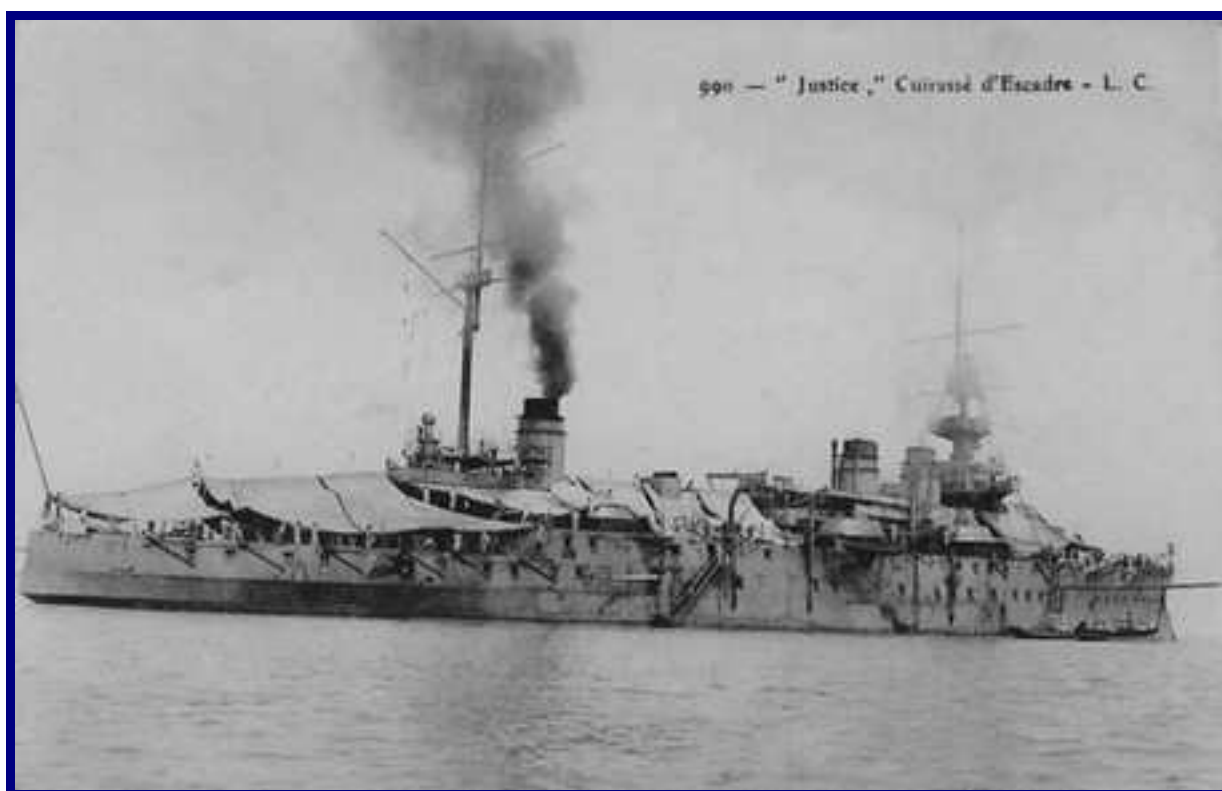


Cuirassé JUSTICE





Marine Nationale – « JUSTICE », Cuirassé d'Escadre 14.868 tonnes.



« Justice », Cuirassé d'Escadre.



545. - La « Justice » Cuirassé d'Escadre de 15.000 tonnes

La « Justice » Cuirassé d'Escadre de 15.000 tonnes.



Toulon – Arsenal Maritime – Cuirassé JUSTICE et restes du IENA aux bassins.



Marine Militaire Française  
JUSTICE – Cuirassé à tourelles.



« JUSTICE »  
Cuirassé Français de 1<sup>er</sup> rang  
Saluant la terre, par grosse mer.



Cuirassé Justice



Marins du Cuirassé Justice (non daté).

## **Bibliographie :**

- Répertoire des navires de guerre français - Jacques Vichot.
- Répertoire des navires de guerre français - Pierre Le Conte.
- Dictionnaire des bâtiments de la flotte de guerre française de Colbert à nos jours - Tome II - 1870-2006 - LV Jean-Michel Roche.
- Les navires de guerre français de 1850 à nos jours - Francis Dousset.
- Les marques particulières de navires de guerre français 1900-1950 - Jean Guiglini.
- La Royale - Jean Randier.
- La guerre navale aux Dardanelles - CV A. Thomazi - Payot 1926.
- La guerre navale dans l'Adriatique - CV A. Thomazi - Payot 1927.
- La guerre navale dans la Méditerranée - CV A. Thomazi - Payot, 1929.
- La Grande Guerre sur mer - Yves Buffetaut.
- Histoire des marins français, Tome III, 1870-1940 - CA Hubert Granier
- Histoire Maritime de la Première Guerre Mondiale - Paul Chack et Jean Jacques Antier.
- Les cuirassés de 15 000 tonnes - Gérard Prévotiaux
- 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.

**Annexe 1 :**

**Etat-major au 1<sup>er</sup> janvier 1911 :**

Porte pavillon du Contre-amiral Jean Gaschard, Commandant une division de la 1<sup>ère</sup> Escadre (depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1909) ;  
Vice-amiral Jean Bellue, Commandant en chef de l'Escadre.

Etat-major général :

Marcel Chamonard, Capitaine de frégate, Chef d'Etat-major,  
Jean de Rothiacob, Lieutenant de vaisseau, Aide de camp,  
Henri Pelle-Desforges, Enseigne de vaisseau, Aide de camp,  
Paul Henri Caumartin, Enseigne de vaisseau de 2<sup>ème</sup> classe,  
Officier d'ordonnance,  
Baptiste Danoy, Mécanicien Inspecteur de 2<sup>ème</sup> classe,  
Mécanicien de division,  
Arthur Caroff, Commissaire principal, Commissaire de division,  
Marius Barthélemy, Médecin en chef de 2<sup>ème</sup> classe, Médecin de division.

Etat-major :

Commandant : Zéphirin Schwérer, Capitaine de vaisseau (depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1909).

Commandant en Second : Jean de Marquessac, Capitaine de frégate.

Lieutenants de vaisseau :

Émile Choupaut (14 ans de grade),  
Léon Le Dô (can.),  
Alphonse Le Roch,  
Louis Nivet,  
Maximilien Payer (fus.).  
Charles Perdoux.

Enseignes de vaisseau :

De 1<sup>ère</sup> classe :  
Paul d'Harcourt,  
Stanislas Fournery,  
Etienne Le Sayec,  
Marie Marchal,  
Henri Pavot,  
Adolphe Poher (can.),  
Charles Ven (fus.),  
De 2<sup>ème</sup> classe :  
Charles Barnouin,  
Marie Bérenger.

Mécanicien en chef : Martin Costa.

Mécaniciens principaux de 1<sup>ère</sup> classe :

Ernest Beaujard,

Jules Chrétin,

Antoine Gascon,

Joanny Taquet.

Médecin de 1<sup>ère</sup> classe : Auguste Gloaguen.

(Liste établie d'après les travaux de **Gilles Jogerst.**)

;

**Annexe 2 :**

**Marins morts pour la France <sup>(1)</sup> :**

† **CORNIOU Jean François Marie**, né le 26 décembre 1885 à Pommerit le Vicomte (Côtes d'Armor) Quartier-maître Chauffeur, décédé le 9 juillet 1919 à l'Hôpital maritime de Saint-Mandrier et inhumé à la Nécropole nationale de la commune, Rang F, Tombe 7.

† **CORVEC Émile Albert Marie**, né le 7 avril 1896 à Gâvres (Morbihan), Matelot, décédé le 1<sup>er</sup> décembre 1916 en combat contre les Grecs à Athènes.

† **FOURNIERE Gaston, Louis, Charles**, Matelot de 2<sup>e</sup> classe mécanicien, né le 21 janvier 1891 à Dinard-Saint-Enogal (Ille-et-Villaine) et y domicilié, rue de l'Industrie, décédé à bord du cuirassé **JUSTICE**, le 7 mai 1916, des suites d'une congestion pulmonaire.

---

<sup>1</sup> <http://www.memorial-genweb.org/~memorial2/>



### Annexe 3 :

#### **Les ultimes « pré-Dreadnought » français Les cuirassés de 15 000 tonnes type République**

« On considère, en France, le déplacement de 15 000 tonnes comme un maximum et ces navires comme des "mastodontes". Ils suivent le *Suffren* qui déplace 12 800 t ; avec 14 900 t la *République* restera au-dessous du chiffre fatidique de 15 000 t qui effraie encore certains. C'est par un accroissement de 16,4 % qu'on est passé du *Suffren* à la *République*.

Ce programme de 1900 ne recevra, d'ailleurs, sa mise à exécution qu'à la fin de 1901.

Entre 1902 et 1906 on a remis en question le principe même du programme de constructions et du type des cuirassés.

Durant ses 30 mois de ministère, Camille Pelletan a apporté des idées arrêtées. Fêré des petits navires qui, pour lui, devaient annihiler les gros, l'idée de construire 6 cuirassés lui paraissait monstrueuse. Il estimait que les cuirassés ne résisteraient pas au combat entre grands navires, que l'artillerie en tourelles, aux mécanismes compliqués, serait désemparée au premier coup ; sans compter qu'ils seraient impuissants contre les flottilles de torpilleurs et sous-marins, qui les couleraient et sans difficulté.

Aussi se montra-t-il nettement opposé à la continuation des travaux de navires qualifiés de "réactionnaires" en comparaison avec les petits navires, jugés plus "républicains".

Le ministre crut pouvoir trancher la question par un essai qui, dans son esprit, devait ruiner complètement l'espoir des partisans des grosses unités : un essai de tir sur une tourelle devait, à son avis, montrer que ce matériel était tout à fait impropre au combat.

Un essai de tir fut effectué sur une tourelle du *Suffren*, bâtiment neuf, protégée par une plaque supplémentaire fixée sur la cuirasse tournante en août 1903. Le *Masséna* fut embossé à 100 m. et avec un de ses canons de 305 mm., tira un obus à la vitesse de 600 m/s (la vitesse initiale normale du canon modèle 1893/1896 était 815 m/s), pour réaliser les conditions d'un tir à distance normale de combat. La plaque protectrice fut fendue, mais la tourelle, intacte, fonctionna ensuite sans incidents.

Pelletan, méfiant, exigea qu'un second coup fût tiré : la plaque de protection vola en éclats, mais la tourelle supporta le choc et continua à fonctionner. Le ministre dut laisser passer les marchés d'artillerie, tourelles, etc. qu'il avait retardés jusqu'alors.

La construction fut cependant quelque peu retardée par ces attermolements et dura un temps qui était anormalement long.

Toute la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, les constructions anglaises dues à White sont caractérisées par :

- un tonnage plus élevé que celui des navires français
- des séries plus nombreuses et plus homogènes, dérivées les unes des autres, avec des modifications de principe peu importantes.

Et ce qui caractérise la construction anglaise, c'est la rapidité de la mise au point des projets et de la réalisation des constructions. La durée de construction est de 24 à 28 mois, alors qu'on a vu, pour la *République*, une durée totale de 60 mois. La *République*, mise en chantier en juin 1901, n'effectue son premier essai qu'en juin 1906.

Si on compare avec les délais indiqués pour la construction anglaise, la série *Dominion*, plus puissante que la *République*, est conçue après celle-ci et entre en service deux ans plus tôt. Cela permet à la marine britannique de discuter les projets adoptés à l'étranger et d'y opposer des navires plus nombreux et puissants, bien avant que ses adversaires français n'aient pris rang en escadre.

Les *Dominion* sont les derniers navires de White, mais les *Lord-Nelson* sont conçus sur les mêmes principes qui seront appliqués pour la dernière fois.

C'est alors qu'intervient la conception nouvelle du *Dreadnought*, ce qui nous amène à retracer la conception du cuirassé de 18 000 t. »

(Eric Gilles, Cent ans de cuirassés français, Marines Editions, 1999, pages 109, 110 et 111.)

**Annexe 4 :**

**Revue de presse :**

Ouest-Eclair - éd. de Caen - n° 4240, 17 oct. 1919, p. 4 :

« NOUVELLES MARITIMES - MARINE DE GUERRE.

Conseil de guerre maritime - Le Conseil de guerre maritime de Brest a jugé aujourd'hui par contumace les matelots Ferdinand Lebreton, 21 ans, de Lisieux, et Louis Vallière, 20 ans, de Montpellier, qui, embarqués sur le cuirassé **JUSTICE**, ont hissé le pavillon rouge, le 21 avril dernier, devant Sébastopol, puis ont déserté en Russie.

Les mutins ont été condamnés à deux ans de prison et 2.000 francs d'amende."