

La catastrophe du cuirassé « LIBERTÉ »

Sauvaire Jourdan, *La Nature*, N°2002 - 7 octobre 1911

LA CATASTROPHE DE LA « LIBERTÉ »

Je ne reviendrai pas ici sur les détails de l'affreux drame qui s'est déroulé le 25 septembre, au jour naissant, dans la rade de Toulon. Nos lecteurs les ont trouvés en abondance dans tous les quotidiens.

J'en rétablirai seulement les principaux épisodes et en fixerai, dans la mesure du possible, l'ordre chronologique, cet ordre ayant, au point de vue de la recherche des causes du désastre, une importance primordiale. Il est en effet de toute nécessité, de toute urgence même, que la marine et le pays soient fixés de la façon la plus for-

melle sur ces causes parce qu'elles touchent au plus haut point à l'existence même de notre puissance navale. Or donc, le 25 septembre, à l'aube, tout est calme sur la rade de Toulon où dorment paisiblement les cuirassés de la 2^e escadre (type *Patrie*, vice-amiral Bellue, auquel appartient la *Liberté*), et ceux de la 3^e (type *Gaulois*, vice-amiral Aubert). La 1^{re} escadre (type *Danton*, vice-amiral Boué de Lapeyrère) est au large en exercices.

Nos navires, rentrés à Toulon le 17 septembre, après des manœuvres d'un extrême intérêt, se reposent, se ravitaillent, exécutent les réparations nécessaires, visitent leurs machines. Une petite partie des équipages, des commandants et des officiers, ont été envoyés en permission de durées va-

riables, comme il est de règle après les manœuvres.

Les bâtiments ont eu à supporter une dure et longue période de chaleurs. Les mois de juillet et août ont été torrides, et le soleil a terriblement frappé

sur les coques d'acier ; de plus, les feux de presque toutes les chaudières ont été allumés pendant les 15 jours qu'ont duré les manœuvres, et de ce fait une température d'étuve a régné dans les cales des navires, chauffées soit par le rayonnement des chaudières et des machines, soit par le réseau des innombrables tuyaux qui font circuler dans toute

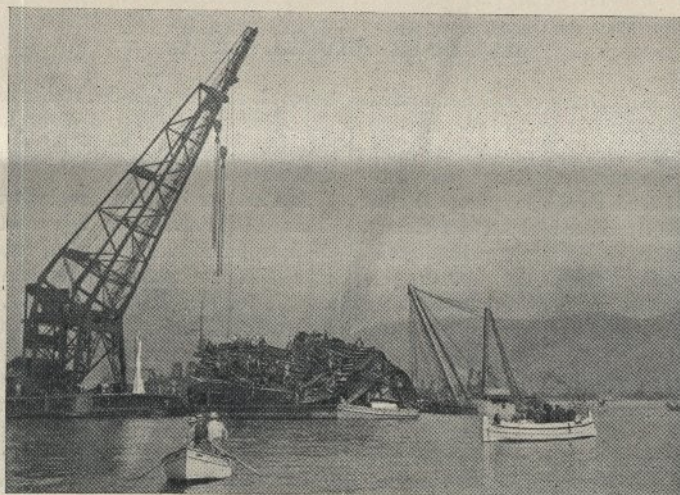


Fig. 1. — Les travaux de sauvetage autour de l'épave.

la coque la vapeur nécessaire au fonctionnement des nombreuses machines.

On sait, dans la marine mieux que partout ailleurs, combien les poudres B sont sensibles à l'élévation de la température et l'amiral Bellue, dès le retour de son escadre à Toulon, a prescrit qu'il en soit passé sur chaque navire une visite minutieuse. Il ressort de cette enquête que les stocks de poudres de combat sont en bon état et ne présentent aucune trace de décomposition. L'amiral informe le ministre de l'heureux résultat de la visite. On est tranquille ; autant qu'on peut l'être quand on dort sur 125 000 kg de poudre B, même en parfait état. (Ce chiffre représente le poids de la poudre embarquée à bord des navires du type *Liberté*.)

La catastrophe du cuirassé « LIBERTÉ »

Sauvaire Jourdan, *La Nature*, N°2002 - 7 octobre 1911

A bord de la *Liberté*, comme sur tous les autres navires, le branle-bas est fait à 5 h. 15. A 5 h. 55 m. l'équipage étant debout depuis un quart d'heure, on voit monter dans les entreponts de l'avant, une

réduit qui fait partie de cette soute et qui porte le nom de chambre de distribution.

Flammes et fumée ont le caractère indiscutable de l'inflammation de la poudre B, et dans tout le



Fig. 2. — Les débris du cuirassé.

fumée jaune et âcre; en même temps des flammes jaunes se montrent dans la casemate du canon de 194 mm. de tribord avant et fusent par le haut

navire, où l'affreuse nouvelle s'est instantanément répandue, personne ne s'y trompe, le feu est dans les soutes!



Fig. 3. — La rade de Toulon après l'explosion de la *Liberté*. Les premiers travaux de sauvetage.

du mât de misaine. Ce mât est creux, il descend jusqu'au fond de la cale et sert de passage aux munitions des canons de 47 mm. placés dans la hune. A cet effet il communique par son pied avec la soute aux munitions de 47 mm. par l'intermédiaire d'un

Presque au même instant, trois petites explosions se produisent dans les fonds du navire, assez fortes cependant pour avoir été entendues des bâtiments voisins et l'amiral Aubert, du *Saint-Louis*, les signale dans la première de ses dépêches.

La catastrophe du cuirassé « LIBERTÉ »

Sauvaire Jourdan, *La Nature*, N°2002 - 7 octobre 1911

302 LA CATASTROPHE DE LA « LIBERTÉ »

Il n'y a point de doute sur ces faits. Aucun incendie ne s'est produit dans une partie quelconque du bâtiment avant le moment où on a aperçu la

soutes, mais cet ordre n'a pu être exécuté que pour celles de l'arrière. Dans celles de l'avant, l'incendie s'est propagé avec une telle rapidité que les flammes

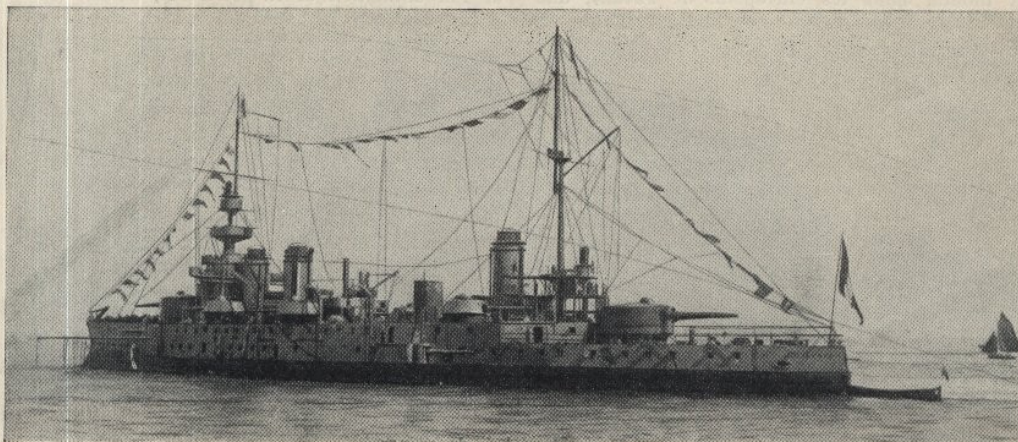


Fig. 4. — Le cuirassé Liberté avant le désastre.

fumée et les flammes provenant de l'inflammation des poudres B.

ont maintenant envahi les faux ponts, sortent par les hublots et les sabords et avec elles cette fumée

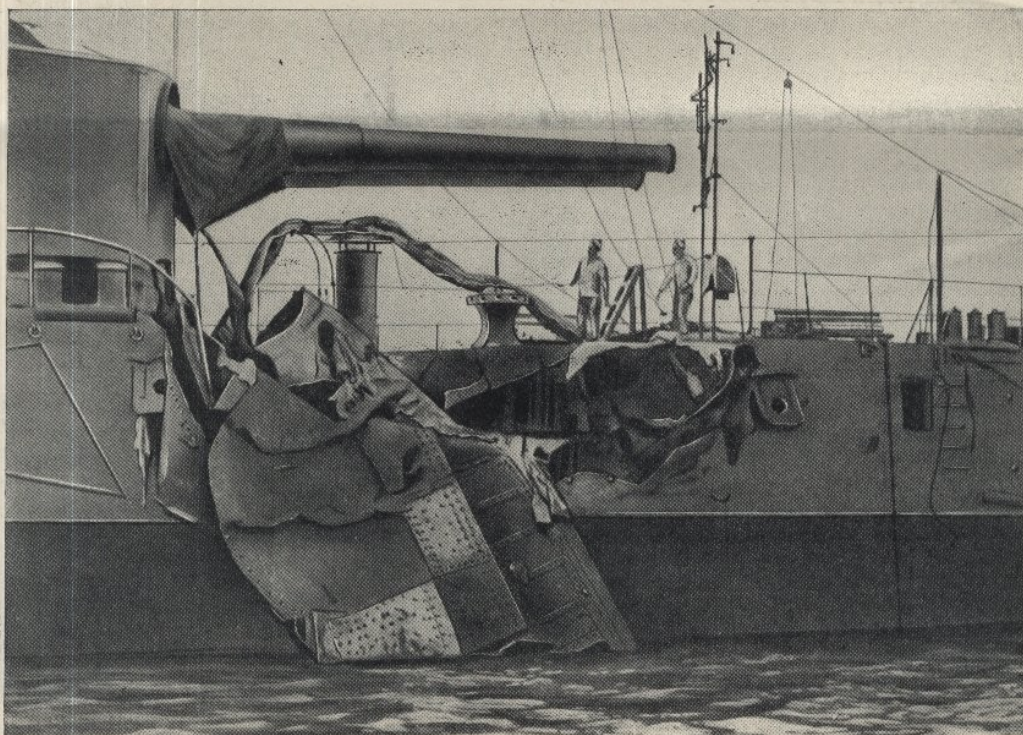


Fig. 5. — Le cuirassé République endommagé par une plaque de blindage projetée lors de l'explosion de la Liberté.

L'alerte est donnée, l'équipage envoyé aux postes d'incendie, les secours demandés. Le premier soin des officiers a été de donner l'ordre de noyer les

asphyxiante, qui interdit absolument l'approche des volants qui manœuvrent les vannes d'introduction de l'eau de mer.

La catastrophe du cuirassé « LIBERTÉ »

Sauvaire Jourdan, *La Nature*, N°2002 - 7 octobre 1911

Une réflexion s'impose ici. Les installations, qui permettent actuellement d'introduire l'eau dans une soute et de noyer les poudres qui s'y trouvent, sont

de l'opinion que se font de leur devoir nos marins, officiers ou matelots; c'est alors que le mécanicien principal Lestin, à qui l'officier de service donne



Fig. 6. — Après l'explosion : les débris, en nappe épaisse, encombrant la rade.

faites en vue d'un incendie éclatant plus ou moins loin de la soute et laissant le temps d'arriver aux volants de manœuvre, d'ouvrir les vannes, et donnant encore le temps nécessaire à l'eau pour remplir son office, soit environ un quart d'heure.

Mais, que ce soit dans la soute, comme c'est, sans doute possible, le cas de la *Liberté*, que l'incendie se déclare, alors le temps manque, la chaleur et la fumée ne permettent plus l'accès des appareils de manœuvre, placés verticalement au-dessus de la soute, et d'ailleurs, le permettraient-ils encore, que les tiges et les tôles faussées, les tuyaux écrasés par la chaleur et les premières déflagrations empêcheraient tout résultat de se produire.

On a donc essayé, sur la *Liberté*, d'aller ouvrir les vannes des soutes. On n'y a pas réussi; et ici se place ce dramatique et magnifique épisode qu'il convient de retenir parce qu'il est beau comme tout ce qu'on peut citer et qu'il donne une idée exacte

de l'ordre d'aller veiller au noyage des soutes de l'avant, répond : « J'en viens, et je n'y ai pas réussi, mais j'y retourne ». Et simplement, sans croire évidemment qu'il accomplissait là un acte d'admirable héroïsme, Lestin se plonge dans la fumée et les flammes, il y disparaît et n'en revient pas.

20 minutes se sont écoulées depuis les premières explosions. L'incendie a cheminé. Les premières gargouilles enflammées ont échauffé les voisines, déterminé leur inflammation, les cloisons de tôle ont rougi, malgré les isolants dont elles sont garnies. Les soutes de l'avant, puis celles du centre ont été

atteintes et lorsque la pression et la température se sont élevées au degré convenable, tout s'embrase et tout saute d'un seul coup dans un éclat formidable.

Le navire se coupe à peu près au milieu. Tout l'avant, sur une longueur de 65 mètres environ, disparaît, anéanti, pulvérisé; et il y avait là cependant des pièces comme la tourelle avant, renfer-

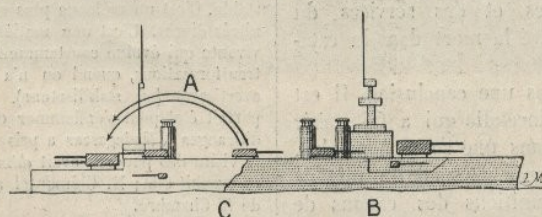


Fig. 7. — Croquis expliquant la disposition actuelle de l'épave. Toute la partie grisée B de l'avant a disparu; les deux ponts A se sont repliés sur l'arrière. La tourelle C est retournée.

La catastrophe du cuirassé « LIBERTÉ »

Sauvaire Jourdan, *La Nature*, N°2002 - 7 octobre 1911

304

LA CATASTROPHE DE LA « LIBERTÉ »

mant 2 canons de 30 centimètres et pesant en tout plus de 600 000 kilogrammes. Il y avait aussi le blockhaus, 4 tourelles et 2 casemates, des pièces de 19 centimètres, bien d'autres poids encore.

Pour la partie arrière, le phénomène a été tout autre. L'effort d'expansion du gaz s'est produit à peu près verticalement. Il a arraché des flancs du navire les 2 ponts qui surmontent le pont cuirassé et les a rejetés en arrière avec ce qu'ils portaient, couvrant de leur double masse la passerelle arrière et le commencement de la plage arrière. Les photographies montrent très nettement ce mouvement. Les deux ponts renversés sont restés à peu près parallèles et on voit très bien une des tourelles de 19 cm qui, soulevée avec eux, gît maintenant son pivot en l'air. La cheminée et le mât de l'arrière ont été, bien entendu, fauchés par cette trombe d'acier.

L'eau a d'ailleurs immédiatement pénétré dans tout l'arrière par cette sorte de gouffre béant qu'ont laissé au-dessous d'eux les ponts soulevés, et le peu qui restait du navire a coulé, ne laissant plus voir au-dessus de l'eau qu'une montagne d'aciers tordus et enchevêtrés, dont la vue frappait d'épouvante les cœurs les mieux trempés.

Quelques minutes avaient suffi pour transformer en ce hideux débris un des plus beaux navires de notre flotte.

Je ne m'étendrai pas sur les ravages extraordinaires que l'explosion causa sur les embarcations accourues de toutes parts au secours de l'équipage de la *Liberté* et surtout sur les navires voisins. On les connaît. Il faut noter cependant ce fait presque fabuleux d'une plaque de blindage pesant 27 tonnes qui est allée s'incruster dans les flancs de la *République* à 500 mètres de distance et qu'on a eu toutes les peines du monde à enlever. Et je rappellerai enfin, pour pouvoir leur adresser le tribut d'hommage que méritent les enfants de France tombés au poste d'honneur, que 206 officiers et marins de la *Liberté*, des autres navires et des services du port de Toulon ont trouvé la mort dans la catastrophe.

Et maintenant cherchons une conclusion. Il est établi tout d'abord que l'incendie qui a fait périr la *Liberté* s'est déclaré dans une soute à poudre, probablement celle qui placée, au pied du mât de misaine, contenait les munitions des canons de 47 millimètres.

Que cet incendie ait été provoqué par une cause accidentelle, personne ne le croira de ceux qui savent de quels soins les soutes à poudre sont entourées à bord de nos navires et combien leur accès est défendu.

Il reste donc l'hypothèse de l'inflammation spontanée de quelques gargousses de poudre B, jeunes

ou moins jeunes, et en vérité il ne reste que cette hypothèse-là.

Depuis la terrible leçon de l'*Iéna*, toutes sortes de précautions ont été prises, il faut le reconnaître, pour assurer la conservation des poudres B et une surveillance plus active encore que par le passé s'exerce à chaque instant sur elle.

Mais il faut bien admettre que ces précautions ne sont pas encore suffisantes. Et comme on ne voit pas ce qu'on pourrait faire de mieux dans cet ordre d'idées, une solution s'impose et c'est elle que, depuis l'*Iéna*, réclament les marins. Le sacrifice est dur mais il est nécessaire : *Il faut changer nos poudres*. Une autre leçon est à tirer de l'effroyable catastrophe. Le noyage des soutes doit être étudié dans un ordre d'idées plus large que celui qui était envisagé jusqu'à présent. Nos soutes doivent pouvoir être remplies d'eau très rapidement, en un nombre très court de minutes, et cela par des moyens qui ne risquent pas d'être annihilés par un incendie déjà déclaré. C'est là d'ailleurs chose relativement aisée.

SAUVAIRE JOURDAN.

Capitaine de frégate de réserve.

P. S. — On trouvera ci-dessous une note très intéressante sur les poudres de la marine. Elle provient d'une personnalité des plus compétentes en la matière et corrobore de façon complète les avis de nos officiers de marine.

M. S. avait donné dans l'*Illustration* (n° du 25 mars 1907) une étude sur les poudres marines où se trouvaient des considérations et étaient exprimées des craintes trop malheureusement justifiées par le terrible événement qui vient de se produire.

« L'accident de la *Liberté* est-il dû à la poudre B ou plutôt à l'inflammation spontanée de la poudre B, comme l'a été l'accident de l'*Iéna* en 1907 (voy. l'*Illustration* du 25 mars 1907). A l'heure actuelle, il est impossible de l'affirmer; mais ce qui est certain, c'est que l'accident pourrait être dû à la poudre B. La marine continue, en effet, à employer les anciennes poudres sans fumée, sans stabilisateur. C'est là une situation très dangereuse et que déplairait encore devant moi, il y a quelques semaines à peine, un des ingénieurs de l'artillerie navale les plus qualifiés pour parler de cette question. La Marine n'a rien changé à ses poudres. Il ne faut pas oublier que la poudre sans fumée n'est pas un composé défini, stable. C'est un mélange plus ou moins hétérogène de cotons nitrés divers. C'est une matière organique en quelque sorte vivante qui évolue constamment et dont rien ne décèle les transformations, quand on n'a pas incorporé au mélange un avertisseur (ou stabilisateur). De la poudre qui paraît en parfait état peut s'enflammer cinq minutes après. Le magasin d'Orangea à Madagascar a pris feu le lendemain du jour où la visite des poudres avait démontré que les poudres étaient en parfait état; M. Clémentel a rappelé le fait à la tribune de la Chambre.

« On se base, pour évaluer la durée probable d'une poudre, sur l'essai suivant : on chauffe la poudre à étudier à 110 degrés pendant *n* heures. Si elle ne donne des signes de décomposition qu'au bout de *n* heures, on admet qu'elle se conservera *n* mois à 40 degrés. C'est de la *folie furieuse*. Il n'y a pas d'autre mot pour qualifier cette manière de faire.

« C'est ainsi qu'on nous dit que les poudres de la *Liberté* devaient encore durer 50 mois.

« En Allemagne, des poudres qui ont été embarquées 24 mois sont retirées des approvisionnements! » S.