

10 février 1906 : Lancement du cuirassé révolutionnaire « HMS Dreadnought » qui donna son nom à une catégorie de navires de guerre.

Le 10 février 1906, le roi Édouard VII procédait au lancement, dans le chantier naval de Portsmouth, d'un bâtiment de guerre destiné à bouleverser l'histoire navale mondiale. Le HMS *Dreadnought*, sixième navire de la *Royal Navy* à porter ce nom, n'était pas un simple cuirassé supplémentaire. Par sa conception radicalement novatrice, il allait rendre obsolètes l'ensemble des flottes de guerre existantes et donner son nom à une catégorie entière de navires : les « *Dreadnought* ». Admis au service actif le 2 décembre 1906, il ouvrit une ère nouvelle dans la course aux armements navals qui précéda la Première Guerre mondiale.

Au tournant du XX^e siècle, les marines de guerre des grandes puissances alignaient des cuirassés dits « *pré-Dreadnought* », dont la conception avait peu évolué depuis les années 1890. Ces bâtiments montaient généralement quatre canons de 305 mm répartis en deux tourelles jumelles, complétés par une batterie secondaire hétérogène de pièces de calibres intermédiaires, allant du 152 mm au 234 mm. Propulsés par des machines alternatives à vapeur, ces navires plafonnaient à une vitesse de 15 à 18 nœuds. Ce modèle, bien qu'éprouvé, présentait des limitations de plus en plus évidentes.

Les progrès de l'artillerie navale, portés au Royaume-Uni par le capitaine Percy Scott et aux États-Unis par l'enseigne William S. Sims, avaient considérablement augmenté les distances de tir prévues, les portant jusqu'à 5 500 mètres et au-delà. À ces distances, un problème majeur se posait : il devenait impossible de distinguer, à l'observation, les gerbes des obus de gros calibre de celles des calibres intermédiaires. Le réglage du tir s'en trouvait gravement compromis. Par ailleurs, la multiplicité des calibres embarqués compliquait la logistique des munitions et l'entretien des pièces.

La guerre russo-japonaise de 1904-1905 apporta une confirmation décisive de ces observations. Lors de la bataille de Tsushima, en mai 1905, les observateurs britanniques, dont le capitaine William Pakenham, notèrent que seuls les tirs de canons de 305 mm s'étaient révélés précis et efficaces à longue distance, tandis que les obus de calibre inférieur étaient passés largement inaperçus. L'amiral japonais Tōgō Heihachirō avait en outre démontré l'avantage tactique décisif que conférait la supériorité en vitesse, lui permettant d'exécuter la manœuvre dite du « *Crossing the T* » contre la flotte russe.

L'amiral Fisher et la genèse du projet

L'homme qui allait transformer ces leçons en réalité matérielle était l'amiral Sir John Arbuthnot Fisher, dit « *Jacky* » Fisher, nommé Premier lord de la Mer le 21 octobre 1904. Officier aussi brillant que controversé, Fisher était convaincu depuis plusieurs années de la nécessité d'un cuirassé armé exclusivement de canons de gros calibre et doté d'une vitesse supérieure à celle de tous les bâtiments existants. Dès sa prise de fonction, il imposa à l'Amirauté la décision d'armer le prochain cuirassé de canons de 305 mm exclusivement, avec une vitesse minimale de 21 nœuds.

En janvier 1905, Fisher convoqua un Comité de conception (*Committee on Designs*), composé de sept civils et sept officiers de marine, qu'il présidait lui-même. Le comité, qui siégea du 3 janvier au 22 février 1905, avait pour mission d'évaluer les différentes propositions de

10 février 1906 : Lancement du cuirassé révolutionnaire « HMS Dreadnought » qui donna son nom à une catégorie de navires de guerre.

conception et d'en arrêter les spécifications détaillées. Parmi ses membres figuraient des personnalités telles que le futur amiral John Jellicoe et le constructeur H. H. Gard. Fisher n'avait cependant rien laissé au hasard : le comité, bien que nominalelement indépendant, ne pouvait envisager d'autres options que celles déjà arrêtées par l'Amirauté. Il servait avant tout à protéger Fisher contre les critiques politiques reprochant l'absence de consultation d'experts extérieurs.

L'idée d'un cuirassé « *monocalibre* » n'était pas entièrement nouvelle. Dès 1903, l'ingénieur naval italien Vittorio Cuniberti avait publié dans le *Jane's Fighting Ships* le projet d'un cuirassé idéal armé de douze canons de 305 mm. Le Japon avait posé la quille du *Satsuma*, conçu comme un monocalibre, cinq mois avant le *Dreadnought*, mais une pénurie de canons l'avait contraint à n'embarquer que quatre pièces de 305 mm au lieu des douze prévues. Aux États-Unis, les travaux de conception d'un cuirassé monocalibre avaient débuté en 1904, mais les deux navires de la classe *South Carolina* ne furent commandés qu'en mars 1906 et ne furent achevés qu'au début de 1910. Fisher et la Royal Navy prirent donc de vitesse toutes les marines concurrentes.

10 février 1906 : Lancement du cuirassé révolutionnaire « HMS Dreadnought » qui donna son nom à une catégorie de navires de guerre.



10 février 1906 : Lancement du cuirassé révolutionnaire « HMS Dreadnought » qui donna son nom à une catégorie de navires de guerre.

Sir John Fisher (1841-1920) en 1916. Crédit : DR.

Un concept révolutionnaire : le navire « tout au gros canon »

Le comité arrêta, le 18 janvier 1905, les grandes lignes du projet. L'armement principal serait constitué de dix canons BL de 305 mm Mark X, répartis en cinq tourelles jumelles. Trois tourelles étaient disposées sur l'axe longitudinal du navire (une à l'avant, deux à l'arrière), les deux autres étant placées latéralement, de part et d'autre de la superstructure avant. Cette disposition permettait de délivrer une bordée de huit canons de 305 mm sur chaque flanc, et de tirer six pièces vers l'avant ou l'arrière. À titre de comparaison, un cuirassé pré-dreadnought ne pouvait aligner que quatre canons de 305 mm en bordée et deux en chasse.

Le comité rejeta toute disposition en superposition des tourelles, craignant les effets du souffle des bouches à feu sur les visées ouvertes des tourelles inférieures. L'armement secondaire fut réduit à 27 canons QF de 76 mm (12 livres) destinés uniquement à la défense rapprochée contre les torpilleurs, ainsi que cinq tubes lance-torpilles de 457 mm (2 par bord et 1 à l'arrière). Les calibres intermédiaires furent totalement supprimés, illustrant le concept de navire « tout au gros canon » (*all-big-gun*).

La seconde innovation majeure concernait la propulsion. Le comité opta pour des turbines à vapeur Parsons à attaque directe, en lieu et place des machines alternatives classiques. Cette décision permettait d'économiser environ 1 100 tonnes sur le déplacement total du navire, espace et poids réalloués à l'armement et au blindage. L'invention de la turbine à vapeur par Charles Algernon Parsons, démontrée publiquement en 1897 lors du jubilé de diamant de la reine Victoria avec le yacht *Turbinia* (34 nœuds), avait déjà été testée sur deux destroyers, le *Viper* et le *Cobra*, puis sur plusieurs paquebots. Le *Dreadnought* constitua le premier emploi de cette technologie sur un grand bâtiment de guerre. Deux jeux appariés de turbines Parsons, alimentés par 18 chaudières Babcock & Wilcox fonctionnant à 250 psi, entraînaient quatre arbres d'hélice et développaient une puissance nominale de 23 000 chevaux-vapeur, permettant d'atteindre la vitesse de 21 nœuds, soit deux à trois nœuds de plus que tout cuirassé existant ou en construction.

Dimensions, blindage et aménagements

Le *HMS Dreadnought* présentait des dimensions considérables pour l'époque. Sa longueur hors tout atteignait 160,6 mètres (527 pieds), pour une largeur de 25 mètres (82 pieds 1 pouce) et un tirant d'eau de 9 mètres en charge. Son déplacement normal s'établissait à 18 120 tonnes, atteignant 20 730 tonnes en pleine charge, soit près de 3 000 tonnes de plus que les cuirassés de la classe Lord Nelson alors en construction. L'équipage comptait environ 700 hommes en 1907, effectif qui passa progressivement à 810 au cours de la guerre, en 1916.

Le blindage avait été méticuleusement conçu pour résister aux obus des cuirassés contemporains. La ceinture blindée principale atteignait 279 mm (11 pouces) d'épaisseur au centre, s'amenuisant à 102 mm vers l'étrave et l'étambot. Les tourelles et barbottes

10 février 1906 : Lancement du cuirassé révolutionnaire « HMS Dreadnought » qui donna son nom à une catégorie de navires de guerre.

recevaient une protection de 279 à 305 mm. Le kiosque de commandement était protégé par 279 mm d'acier durci. En revanche, la protection horizontale restait relativement mince, conçue pour résister aux tirs à trajectoire tendue de l'époque, et non aux tirs plongeants à longue distance qui deviendraient la norme quelques années plus tard.

Le navire inaugura également une nouvelle disposition interne. Les quartiers des officiers furent installés à l'avant, à proximité de la passerelle et de leurs postes de combat, inversant l'usage traditionnel qui les plaçait à l'arrière. Cette mesure, logique du point de vue opérationnel, fut très impopulaire auprès des intéressés, qui se trouvaient désormais à proximité des machines auxiliaires bruyantes, tandis que les turbines rendaient l'arrière du bâtiment nettement plus silencieux qu'il ne l'était sur les navires à machines alternatives. Les coursives longitudinales reliant les compartiments sous le pont furent également supprimées, améliorant le cloisonnement en cas d'avarie.

La rapidité de construction du *Dreadnought* constitua en elle-même un acte politique. Fisher avait fixé l'objectif d'achever le navire en une seule année, un délai sans précédent pour un bâtiment de cette taille. Dès mai 1905, avant même la disponibilité d'une cale de construction, des quantités considérables de matériaux furent stockées et préfabriquées. La forme de la coque fut testée dans le bassin expérimental de l'Amirauté à Gosport, nécessitant sept essais avant d'arrêter la configuration définitive. La structure interne fut simplifiée au maximum, avec un nombre limité de panneaux standard ne différant que par leur épaisseur.

La quille fut posée sur la cale n° 5 du chantier naval royal de Portsmouth le 2 octobre 1905. À cette date, 1 100 ouvriers travaillaient déjà sur le chantier, un effectif qui passa rapidement à 3 000 hommes. La semaine de travail fut portée à 69 heures, contre 48 heures pour les constructions précédentes. Les journées commençaient à 6 heures et s'achevaient à 18 heures, avec une seule pause de 30 minutes pour le déjeuner et des heures supplémentaires obligatoires. La cale était protégée des regards indiscrets et l'Amirauté s'efforça de donner l'impression que la construction ne différait pas de celle des autres navires.

Les canons de 305 mm et leurs tourelles, initialement commandés pour les cuirassés de la classe Lord Nelson, furent réquisitionnés et réaffectés au Dreadnought, ce qui permit de gagner un temps précieux. Le vingtième jour après la pose de la quille, la partie avant de l'étrave était en place. Le 55^e jour, toutes les poutres du pont supérieur étaient installées. Le 83^e jour, les plaques du pont supérieur étaient achevées. Le 4 février 1906, soit le 125^e jour, la coque était complète.

Le lancement eut lieu le 10 février 1906. Le roi Édouard VII procéda au baptême du navire avec une bouteille de vin australien, qu'il lui fallut plusieurs coups pour briser sur l'étrave. L'événement, initialement conçu comme une grande cérémonie, fut temperé par le deuil de la Cour, le roi Christian IX de Danemark, père de la reine Alexandra, étant décédé douze jours plus tôt. Le navire fut ensuite armé et équipé au bassin. Ses essais à la mer débutèrent le 3 octobre 1906, soit un an et un jour après la pose de la quille. Le 2 décembre 1906, le *HMS Dreadnought* était officiellement admis au service actif, un délai de construction sans précédent pour un bâtiment de cette envergure.

10 février 1906 : Lancement du cuirassé révolutionnaire « HMS Dreadnought » qui donna son nom à une catégorie de navires de guerre.

L'onde de choc : la course aux armements

L'entrée en service du *HMS Dreadnought* produisit l'effet d'un séisme dans les états-majors navals du monde entier. En un seul bâtiment, la *Royal Navy* avait rendu obsolètes l'ensemble des cuirassés existants, y compris les siens. Un dreadnought pouvait délivrer une bordée de 6 800 livres d'obus, contre 4 160 livres pour un cuirassé de la classe King Edward VII et 5 300 livres pour un Lord Nelson. Sa vitesse de 21 nœuds lui permettait de choisir la distance d'engagement et de refuser le combat si les circonstances lui étaient défavorables. Fisher estimait qu'un dreadnought équivalait à deux cuirassés et demi de type antérieur.

Mais cette supériorité technique eut un effet paradoxal. La Grande-Bretagne, qui disposait de la plus grande flotte de cuirassés pré-*Dreadnought* au monde, venait d'annuler cet avantage numérique. Toutes les marines partageaient désormais sur une base comparable pour la construction de ce nouveau type de navire. L'Allemagne, dont les chantiers navals avaient atteint un haut niveau d'efficacité et dont la production d'acier était en plein essor, saisit l'opportunité avec empressement. L'amiral von Tirpitz lança immédiatement la construction de dreadnoughts allemands, alimentant une course aux armements navals d'une intensité sans précédent.

Cette course aux armements donna lieu à des débats virulents au Parlement britannique. L'aile radicale du parti libéral, menée par David Lloyd George, dénonça le *Dreadnought* comme une pièce d'ostentation dispendieuse qui détournait des fonds nécessaires aux services sociaux. Sir George Clarke, secrétaire du Comité de défense impériale, plaida secrètement auprès du Premier ministre Campbell-Bannerman pour qu'une commission réexamine le bien-fondé du programme. D'autres critiques firent valoir qu'il aurait fallu suivre l'axiome consistant à ne jamais prendre les devants en matière de construction navale, mais à toujours répondre avec un navire supérieur. Fisher ne nia jamais que l'introduction du *Dreadnought* équivalait à repartir de zéro, mais il maintint que le jeu en valait la chandelle.

La conséquence stratégique fut considérable. En France, engagée dans la construction de cuirassés de type classique, la Marine nationale mit des années à rattraper son retard et entra dans la Première Guerre mondiale avec seulement quelques dreadnoughts. La Russie se trouva dans une situation analogue. Seuls les États-Unis, le Royaume-Uni et l'Allemagne furent véritablement en mesure de se livrer à cette nouvelle course aux armements. À la veille du conflit, la Grande-Bretagne alignait 29 *Dreadnought* (cuirassés et croiseurs de bataille) contre 17 pour l'Allemagne, conservant ainsi sa supériorité numérique, mais avec une marge moins confortable qu'auparavant.

Dès janvier 1907, le *Dreadnought* appareilla pour la Méditerranée, puis pour Port of Spain, à la Trinité. Sous le commandement du capitaine Sir Reginald Bacon, ancien assistant naval de Fisher et membre du Comité de conception, les machines et l'armement furent soumis à des essais approfondis, suivis avec une attention considérable par les observateurs du monde entier. Lors des essais, les turbines développèrent une puissance maximale de 27 018 chevaux-vapeur, dépassant largement la puissance nominale de 23 000 chevaux. Les essais de tir contre le *HMS Hero*, en 1907, révélèrent cependant une vulnérabilité du système de conduite de tir : le poste d'observation haut placé fut touché deux fois, un éclat sectionnant le

10 février 1906 : Lancement du cuirassé révolutionnaire « HMS Dreadnought » qui donna son nom à une catégorie de navires de guerre.

tube acoustique et tout le câblage courant le long du mât.

Le système de conduite de tir du *Dreadnought* était pour l'époque très avancé. Un télémètre Barr and Stroud FQ-2 de 2,7 mètres était installé à chaque poste de direction. Les données étaient transmises électriquement à un calculateur mécanique Dumaresq, puis converties en éléments de tir (distance et déflexion) dans un poste de transmission situé sous le pont blindé. Les mouvements de la cible étaient également enregistrés graphiquement sur une table de traçage. Un prototype de directeur de tir centralisé fut installé à bord en 1909, mais retiré pour ne pas interférer avec ses fonctions de navire amiral. Le système définitif ne fut monté qu'en 1916.

Service opérationnel

De 1907 à 1911, le *HMS Dreadnought* servit comme navire amiral de la Home Fleet, incarnant la puissance navale britannique. En février 1910, le navire fut l'objet d'un épisode cocasse resté célèbre sous le nom de « *Dreadnought Hoax* ». Le mystificateur Horace de Vere Cole convainquit la *Royal Navy* d'organiser une visite officielle du bâtiment à Weymouth pour un prétendu groupe de dignitaires abyssins. En réalité, les « *dignitaires* » étaient des amis de Cole déguisés et maquillés, parmi lesquels figurait la jeune Virginia Woolf et d'autres membres du groupe de Bloomsbury. L'affaire, lorsqu'elle fut révélée, provoqua un embarras considérable pour l'Amirauté.

À la déclaration de guerre, en août 1914, le *Dreadnought* était navire amiral du 4^e escadron de bataille de la *Grand Fleet*, basé à Scapa Flow. Mais dès cette époque, le navire qui avait révolutionné la guerre navale huit ans plus tôt commençait à être dépassé par les « *super-dreadnoughts* » plus récents, mieux armés et mieux protégés. Son service opérationnel se limita à des patrouilles et des missions de blocus dans la mer du Nord.

Le 18 mars 1915, le *Dreadnought* entra pourtant dans l'histoire par un fait d'armes singulier. Alors qu'il escortait des destroyers en retour vers Cromarty, le sous-marin allemand U-29, commandé par le Kapitänleutnant Otto Weddigen, fit surface de manière inattendue après avoir lancé des torpilles contre les navires britanniques. L'un des canons de 76 mm du *Dreadnought* ouvrit le feu à 550 mètres, manquant de peu sa cible. Le sous-marin tenta de virer sur tribord, mais le *Dreadnought* ajusta sa route et l'éperonna par le flanc. L'étrave du U-29 fut sectionnée, se dressa brièvement hors de l'eau avant de couler en quelques secondes. Le *HMS Dreadnought* devint ainsi le seul cuirassé de l'histoire à avoir coulé un sous-marin.

Le navire manqua la bataille du Jutland, le 31 mai 1916, le plus important engagement naval de la guerre, car il était en carénage depuis avril. Il fut ensuite affecté au 3^e escadron de bataille, basé à Sheerness, dans l'estuaire de la Tamise, avec une mission de défense côtière contre d'éventuels bombardements de croiseurs de bataille allemands. Durant cette période, il fit feu avec ses canons antiaériens contre des avions allemands se dirigeant vers Londres. En mars 1918, il réintégra la *Grand Fleet* comme navire amiral du 4^e escadron de bataille, mais fut désarmé en juillet pour un nouveau carénage.

10 février 1906 : Lancement du cuirassé révolutionnaire « HMS Dreadnought » qui donna son nom à une catégorie de navires de guerre.

Fin de carrière et démolition

Après l'armistice, usé par ses nombreuses patrouilles dans la mer du Nord, le *HMS Dreadnought* fut placé en réserve à Rosyth en février 1919. Il fut radié des listes le 31 mars 1920 et mis en vente. Le 9 mai 1921, il fut acquis par la société Thomas W. Ward pour la somme de 44 000 livres sterling, dans le cadre d'un lot de 113 navires rachetés au prix forfaitaire d'environ 2 livres et 10 shillings par tonne. Le cuirassé arriva le 2 janvier 1923 sur le site de démantèlement de Ward à Inverkeithing, en Écosse, où il fut démolí.

Le *HMS Dreadnought* n'eut pas une carrière opérationnelle à la hauteur de la révolution qu'il avait provoquée. Il ne participa à aucune bataille de ligne, et son fait d'armes le plus marquant fut l'éperonnage d'un sous-marin. Mais son importance dans l'histoire navale est sans commune mesure avec ses exploits de guerre. Il inaugura un type de navire qui domina les océans pendant près d'un demi-siècle, jusqu'à ce que le porte-avions ne le détrône au cours de la Seconde Guerre mondiale.

L'Amirauté britannique, satisfaite du résultat, lança immédiatement la construction de six cuirassés similaires, en deux classes de trois unités : les classes *Bellerophon* et *St. Vincent*, qui ne corrigeaient que des défauts mineurs. En une décennie, le type évolua vers les « *super-dreadnoughts* », dotés de canons de 343 mm puis de 381 mm, et de protections renforcées. La bataille du Jutland, le 31 mai 1916, opposa 58 dreadnoughts et croiseurs de bataille, dont 37 britanniques et 21 allemands, illustrant l'ampleur de la course aux armements déclenchée dix ans plus tôt.

Le nom de « *dreadnought* », tiré de l'anglais ancien signifiant « *qui ne craint rien* » et associé à la devise de Fisher « *Fear God and Dread Nought* », devint le terme générique désignant tout cuirassé monocalibre moderne. Les navires antérieurs furent désormais qualifiés de « *pré-Dreadnought* ». Ce terme traversa les décennies. En 1960, la *Royal Navy* donna de nouveau ce nom à son premier sous-marin nucléaire, le HMS Dreadnought (S101), lancé par la reine Élisabeth II, perpétuant la tradition d'un nom indissolublement lié à l'innovation navale britannique.

Caractéristiques techniques.

Équipage

Équipage 695 à 773 hommes

Caractéristiques techniques

Longueur 161 mètres

Maître-bau 25 m

10 février 1906 : Lancement du cuirassé révolutionnaire « HMS Dreadnought » qui donna son nom à une catégorie de navires de guerre.

Tirant d'eau	7,90 m
Déplacement	18 420 tonnes
Propulsion	18 chaudières Babcock & Wilcox à triple tambour 4 turbines à vapeur Parsons
Puissance	22 500 ch (17 MW)
Vitesse	21 nœuds

Caractéristiques militaires

Blindage
ceinture = 100 à 280 mm au milieu 64 mm aux extrémités
Pont = 75 mm
Tourelles, barbottes = 280 mm
kiosque = 300 mm

Armement
5 × 2 canons de 305 mm
27 canons de 76 mm
5 tubes lance-torpilles immergés (457 mm)

Rayon d'action
6 620 milles à 10 nœuds
4 910 milles à 18,4 nœuds (900 tonnes de charbon et 120 tonnes de mazout)