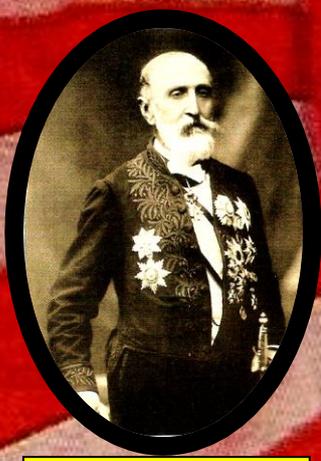


HERVÉ BERNARD



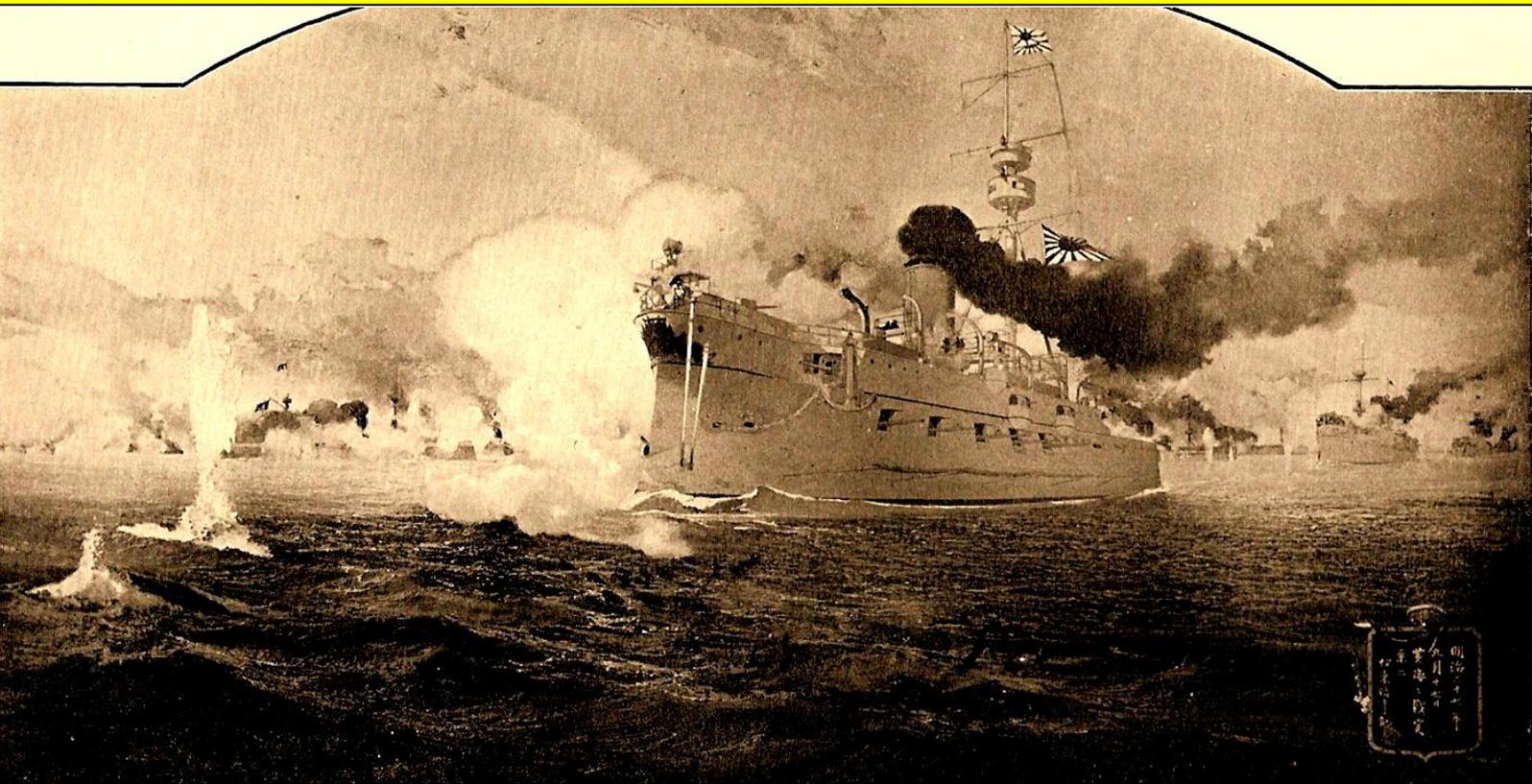
Louis, Émile Bertin
1840 -1924



Empereur du Japon
(Dessin de G. Bigot)

Drapeau de la Marine Impériale Japonaise.

L'INGÉNIEUR GÉNÉRAL DE 1^{ère} CLASSE
DU GÉNIE MARITIME
LOUIS, ÉMILE BERTIN
1840 - 1924
CRÉATEUR DE LA MARINE MILITAIRE
MODERNE DU JAPON



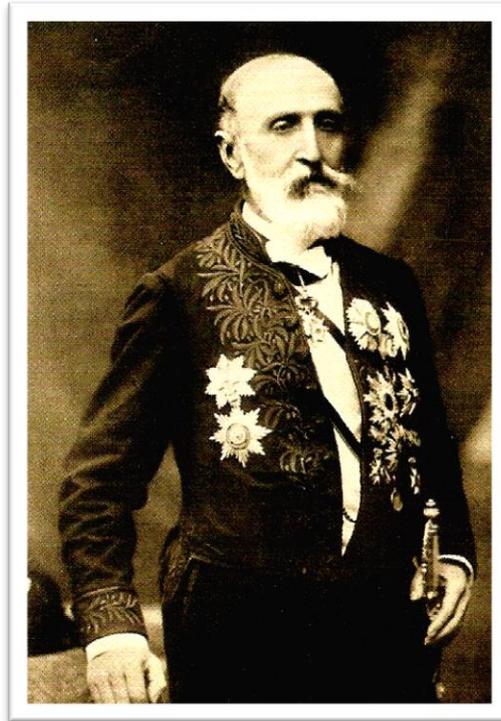
LE MATSUSHIMA

- Construit sur les Plans de Bertin - Bâtiment Amiral Japonais, à la Bataille de Yalu, 1894.

Une Page de l'Histoire de la France et de la Marine

L'Ingénieur Général de 1^{ère} Classe du Génie Maritime

LOUIS, ÉMILE BERTIN



**Émile Bertin en habit d'Académicien
Commandeur de la Légion d'Honneur
Nancy, 1840 - La Glacerie, 1924**

OU L'ŒUVRE D'UN GRAND SAVANT

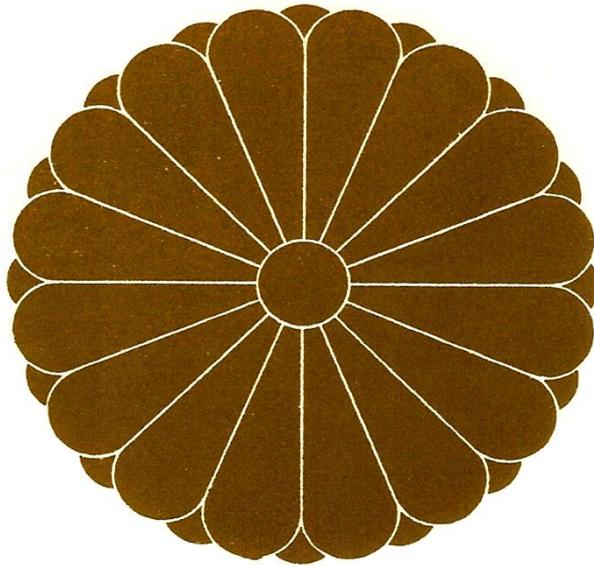
Membre de l'Institut

Créateur de la Marine Militaire Moderne du Japon

à l'Époque du Meiji.

**Celui qui a fait de la France, en 1898,
La Deuxième Puissance Maritime Mondiale.**

Les premières relations franco-japonaises ont été établies en 1858. Signature à Edo (Tokyo) d'un Traité de Paix, d'Amitié et de Commerce. **Louis-Émile BERTIN** le meilleur ingénieur naval de la III^e République a doté le Japon d'une marine de guerre moderne, phrase qui fut prononcée le vendredi 11 avril 2008 à Tokyo devant leurs altesses impériales l'Empereur AKIHITO et son épouse l'Impératrice MICHIKO du Japon au cours de l'allocution de Monsieur le Premier Ministre François FILLON à l'occasion de la réception en honneur du 150^e anniversaire des relations franco-japonaises.



Armes du Japon.

L'INGÉNIEUR GÉNÉRAL DE 1^{ère} CLASSE
DU GÉNIE MARITIME
LOUIS, ÉMILE BERTIN
1840 - 1924
CRÉATEUR DE LA MARINE MILITAIRE
MODERNE DU JAPON

Aucune partie de cet Album souvenir ne pourra être copiée ou reproduite ni diffusée sous aucune forme ni aucun moyen de quelque nature que ce soit sans l'autorisation écrite des propriétaires des droits et de l'éditeur.

Le code de la propriété intellectuelle interdit les copies ou reproductions destinées à une utilisation collective (Contrefaçon sanctionné par les articles L. 335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle).

L'ensemble des documents, textes, photos et récits rapportés dans ce livre est la propriété exclusive de l'auteur et de l'éditeur, Hervé Bernard, et de ses descendants. Toute reproduction, même partielle, d'un de ces éléments est soumise à l'autorisation de L'Auteur et de l'Éditeur ou de ses descendants.

© COPYRIGHT.



MEIJI TENNŌ, NOM POSTHUME DE
MUTSUHITO

KYOTO, 1852 - TOKYO, 1912

À la Marine Française,
À l'Amitié Franco - Japonaise,
À ce Grand Peuple Japonais
que sa Vivacité d'Esprit,
son Sentiment de l'Honneur,
ses Facultés d'Appropriation
et son Ardeur vers le Progrès
ont fait Justement Nommer
Les Français de l'Orient.

Avec une mention toute particulière à l'adresse de l'Amicale Nationale des
« Anciens du Croiseur Émile Bertin », notamment, à savoir :

La Présidente d'Honneur,

Anne-France Bertin †, ma chère cousine, digne descendante de son arrière-grand-père l'Ingénieur Général de 1^{ère} Classe du Génie Maritime Louis, Émile Bertin (X.1858), de son grand-père le Colonel Henri Bertin (X.1895), de son père le Général Henri Jacques Bertin (X.1930), de son grand-oncle le Colonel Charles Bertin (Saint-Cyr.1890) un spécialiste éminent du Japon Meiji.

Le Président,

Gilles Chevillon †, ancien Marin du « Bertin », et sa fidèle épouse Jacqueline, tous les deux affables, dynamiques et dévoués auprès de leurs amis dans la lignée de la noble Tradition des plus belles vertus en usage dans la Marine.

Le Vice - Président,

René Auque †, ancien Marin du « Bertin », passionné d'histoire, Coauteur d'un livre de références, intitulé :

« Le Croiseur Émile Bertin ».

Aux 22.000 Marins

Héros - Morts pour la France au combat - ou Anonymes
ayant servi sur L'Émile Bertin,

Le Croiseur le plus rapide et le plus racé de la Marine Française.



Tape du Croiseur Émile Bertin - Symbolique - : le motif principal est inspiré par l'épisode japonais de la carrière d'Émile BERTIN. Il s'agit, sur fond de **Soleil Levant**, des initiales «E.B» encadrant le **Torii** - sorte de portique ornemental - du **sanctuaire de Miyajima** en Baie de **Hiroshima** sur l'île sacrée (Shintoïste) d'**Itsukushima**, l'un des plus célèbres sites historiques du Japon.

LE JAPON - EMPIRE DU SOLEIL LEVANT



L'Empereur du Japon
(1867 - 1912)

Meiji Tennô, nom posthume de Mutsuhito,
Kyoto 1852 - Tokyo 1912.

Après l'écroulement du régime shogunal,
il inaugura l'ère Meiji (1868) dite
« époque éclairée », proclama sa volonté
de réforme et d'occidentalisation.

Le nouveau Tennô, - qui n'a que 15 ans,
en janvier 1868, est amené de Kyoto
vers l'ancienne forteresse des shoguns,
et s'installa en 1869 à Yedo (Tokyo), -.

En 1889, il donna une constitution au
Japon, puis mena victorieusement les
guerres sino-japonaises (1895) et russo-
japonaises (1905) avant d'annexer la
Corée (1910).

© Illustration collection Privée Hervé Bernard.

L'Impératrice Haruko du Japon.
(1867 - 1912)

L'empereur Mutsuhito, qui règne à
compter de 1867, épouse à l'âge de 14 ans
Masako (1849-1914).

Masako devient Haru-Ko :
« *Enfant du Printemps* ».

Kogo ou impératrice consort,
Haru-Ko fut la première impératrice
consort à jouer un rôle public.

Elle est la 3^{ème} fille du seigneur
Ichijo Tadaka, qui occupa le poste
de *sadaijin*, ministre de la gauche.
Elle ne donna pas d'enfant à l'empereur
Mutsuhito qui en aura quinze
de ses trois principales concubines.

A son décès, en 1914, elle recevra
le nom posthume d'impératrice Shoken.

© Photo collection Privée Hervé Bernard.

Bref Historique de la Marine Japonaise et du Rôle Éminent d'Émile Bertin.

De tout temps, le Japon a possédé une flotte défensive, destinée à préserver ses côtes des pirates chinois ou autres. Suivant les progrès de l'Europe, il remplaça, dès qu'il le put, ses jonques de guerre par des vapeurs achetés aux hollandais, et il fit venir du personnel d'Europe. En 1855 fut fondée la première école navale du Japon, essai infructueux. Le gouvernement envoya alors des officiers dans les diverses marines d'Europe, et les achats de navires à l'étranger se succédèrent rapidement. Dès 1875, la marine Japonaise prenait elle-même livraison de ses navires dans les chantiers européens, pour les ramener au Japon. Depuis 1883, le mouvement ne s'arrêta pas ; un ingénieur français de grand talent, Louis Émile Bertin, resta quatre ans au service du Japon, développa ses arsenaux, créa deux arsenaux (Sasebo et Kure), et dressa les plans de la première flotte offensive qu'ait possédée le pays. En 1887 on comptait déjà 34 navires et, en 1894, dans la guerre sino-japonaise, la nouvelle flotte de Bertin s'affirma dans le combat naval de Yalu et puis dans l'assaut, par les torpilleurs, des débris de l'escadre chinoise qui s'étaient réfugiés à Wei-Hai-Wei.

La guerre russo-japonaise montra enfin la valeur incontestable de la marine du Japon de Bertin, et classa la flotte Japonaise au rang des plus importantes. Au début du XX^{ème} Siècle, le Japon venait en troisième ligne, immédiatement après l'Angleterre et les États-Unis d'Amérique.

Trois arsenaux principaux : Yokosuka, fondé par des ingénieurs français dès 1867 (Bertin : réalise la métamorphose complète de l'arsenal); Hiroshima Kure (Bertin), dans la mer intérieure, grand arsenal d'artillerie, outillé pour permettre la construction des plus grands navires ; Sasebo (Bertin), près de Nagasaki, arsenal de réparation et de ravitaillement.

N. B : Environ 150 navires au Japon et en France seront construits sur les plans de l'illustre Louis, Émile Bertin (X.1858).

ÉCOLE POLYTECHNIQUE ET DOCTEUR EN DROIT

Louis, Émile Bertin est né le 23 mars 1840 à Nancy. Fils de Pierre Bertin et d'Anne Dermier qui fort méritante éleva seule l'enfant prodige, orphelin de père à 3 ans ½, après les décès concomitants de son mari puis de Julien, petit frère d'Émile Bertin, de la terrible grippe espagnole. Il entre à l'École Polytechnique à l'âge de 18 ans. Deux ans plus tard, il opte pour le corps du Génie maritime. A sa sortie de l'École d'application en 1863, Émile Bertin fait ses premières armes à l'arsenal de Cherbourg. Il apprend son métier et se trouve souvent en présence de problèmes pratiques qui l'obligent à observer, à réfléchir et à innover. Entre 1863 et 1871, il hésitera entre la construction navale et le droit.

En 1871, Émile Bertin, ingénieur au sein de l'Escadre du nord, est autorisé à présenter sa thèse de doctorat en droit, à Caen, intitulée : *La possession des immeubles*.

Cette thèse fut considérée comme *remarquable*.

Le Président du jury, le très célèbre juriste Demolombe (1804-1888), avocat, « *Prince de l'exégèse du code civil* », l'engagera à passer l'agrégation et à quitter la Marine pour se consacrer à la recherche des lois qui règlent les rapports entre les individus et les pays.

On remarque que « *sa pensée était forte et audacieuse et mise au service d'un style admirable* ».

LE GÉNIE DE LA RECHERCHE ET DE L'INVENTION

En 1874, il se singularise à Cherbourg lors du naufrage près du Cap de la Hague (Manche) du grand steamer anglais le *Pascal*.

Il publie d'ailleurs par la suite un mémoire, paru en 1875 chez l'éditeur Berger-Levrault, relatant les péripéties du sauvetage du navire.

Dès 1864, ingénieur de 1^{ère} classe du génie maritime, il se fait connaître par d'importants travaux sur l'assainissement et la ventilation des navires à vapeur, en particulier les transports pour éviter les épidémies à bord.

Des essais sont effectués sur les transports de chevaux *Calvados*, et de troupes vers la Cochinchine *Mytho*, bâtiments de sa conception, qui obtiennent un plein succès.

On note aussitôt une grande diminution des malades transportés à bord des navires à vapeur et l'on compte jusqu'à 75 % de mortalité en moins.

Immédiatement, la plupart des principaux types de navires à vapeur de guerre et de commerce seront munis de son système de ventilation.

L'académie des sciences note qu'en « *présence de l'intérêt incontestable que présente son travail sur la ventilation des navires, décide de faire imprimer cette étude, quoiqu'elle dépasse en étendue les limites réglementaires...* »

Un système de ventilation amélioré sera installé, par la suite, sur l'*Annamite* prototype de navire dit « transport hôpital » destiné aux traversées sous les tropiques dont Émile Bertin suit la construction à Cherbourg après en avoir dressé les plans notamment pour les interventions françaises en Extrême-Orient.

À partir de 1865, il étudiera avec une belle hardiesse les questions de haute mécanique particulièrement ardues sur les vagues, les lois des mouvements de l'eau, de la houle, du roulis, du tangage, de l'action sur les navires d'une mer agitée ; pour lui, *il n'y a pas de science véritable indépendante de la pratique*.

En même temps qu'il était un ardent défenseur de la stabilité, des qualités nautiques du navire, Bertin était aussi un inconditionnel de la vitesse.

Il écrit de nombreuses études sur ces sujets. Il invente la manche à air.

Il étudie également les problèmes de renflouement des navires, un procédé de conservation des carènes par l'action électrique, effectue des travaux sur les progrès de la thermodynamique en France.

Il mesura les effets, grâce aux observations réalisées à l'aide de son savant et ingénieux oscillographe double de sa création dont les expériences concluantes avaient été menées à bord du *Crocodile*, des petites quilles latérales antiroulis dont il est l'inventeur au cours d'essais en mer en 1867 et 1868 à bord du vaisseau cuirassé *Magenta* et des frégates cuirassées *Savoie* et *Flandre*.

Il invente également les grilles à roulis qui viennent compléter efficacement et harmonieusement l'ensemble que ne tardèrent pas à adopter tous les constructeurs de navires à travers le monde.

Le dernier modèle de ces « stabilisateurs » au milieu du XX^e Siècle équipait des paquebots tels que le *Maroc* de la Compagnie Générale Transatlantique et les *Andes* de la Royal Mail.....

PENDANT LA GUERRE FRANCO - ALLEMANDE

En juillet 1870, les hostilités entre la Prusse, la France et quelques États allemands, voient Emile Bertin désigné pour prendre en charge à l'arsenal, la production de matériel d'artillerie et celle des munitions pour les besoins de la force navale importante dans le cadre du plan préétabli par le ministre de la marine l'amiral Charles Rigault de Genouilly (1807-1873) dit de *diversion de la Baltique*, ainsi que l'armement destiné à la division de Basse-Seine.

Au mois de décembre de la même année, il est chargé par le commandant de l'armée du Cotentin, d'établir une ligne de défense efficace à hauteur de Carentan où pourrait se replier, en cas de besoin, la division défendant le Calvados.

Après étude de la topographie, l'ingénieur du génie maritime Émile Bertin va utiliser le débit de la rivière Douve pour obtenir une forte inondation de la zone marécageuse entre Carentan et la côte ouest du Cotentin, après avoir bloqué les portes de l'écluse de la Barquette, en contact avec la mer.

Il disposera la ligne de défense par quelques trente-six grosses pièces de marine adaptées sur affût ou plate-forme à des endroits judicieux et stratégiques.

Les Prussiens ne viendront pas.

Ils ne dépasseront pas Lisieux, en raison de l'armistice.

Les troupes allemandes n'inventèrent donc rien en 1944 avant le débarquement d'Utah-Beach, pas plus que quatre ans plus tôt, le petit nombre de marins et de soldats français chargés de stopper sur la ligne des marais la percée fulgurante des blindés de Rommel vers Cherbourg ; ils se contentèrent de reproduire exactement l'action d'Émile Bertin.

UN SAVANT DE NOTORIÉTÉ UNIVERSELLE – LE CAISSON BERTIN

Après cette période à *terre en guerre*, il reprend avec bonheur ses activités de chercheur et de constructeur : garantir la stabilité des navires revient en leitmotiv chez Émile Bertin ; aussi, en 1871/1872, il invente et propose un système révolutionnaire de protection des navires par tranche protectrice de la flottaison ou tranche cellulaire. Plus tard, une ceinture de cuirasse, sur les navires de combat recouvre entièrement la tranche cellulaire qui peut présenter toutes les épaisseurs possibles.

Ce système de cloisonnement est une conception forte en avance sur son temps.

Son invention ne connaît tout d'abord aucun succès.

La première expérimentation de ses travaux est effectuée par la marine italienne, dès 1875, sur les grands bâtiments *Italia* et *Lepanto*, de 14.000 tonnes.

En 1881, enfin, il est détaché à Saint-Nazaire pour suivre les travaux de construction du remarquable éclairer d'escadre *Milan* dont il établit les plans et qui constituait un navire de nouveau type : de formes inusitées, très fines, il était entièrement en acier, avec un système de construction extraordinairement léger. Il réalisa, avec des dimensions modérées, la vitesse de dix neuf nœuds, encore inconnue dans la flotte, si l'on en excepte les torpilleurs. Les éléments principaux de ce navire étaient les suivants : en longueur, plus de quatre vingt treize mètres ; en largeur, dix mètres ; le tirant d'eau était de trois mètres quatre vingt dix ; le déplacement équivalait à quinze cent cinquante tonneaux, et la force de sa machine était de quatre mille chevaux. Le bâtiment était à deux hélices ; il était muni, ce qui constituait une nouveauté, de chaudières Belleville à douze kilogrammes de pression. Il portait cinq canons de dix centimètres, huit canons revolvers et des installations modernes pour le lancement des torpilles. Il sera suivi, pour l'ingénieur Bertin, de la construction navale du *Sfax* premier bâtiment et premier croiseur à tranches cellulaires. Ce bâtiment est lancé le 26 mai 1884 à Brest. Son système est reconnu.

Ses plans sont appliqués et les coques sont ainsi notablement plus résistantes aux abordages, aux explosions en particulier sous-marines.

Jusqu'en 1880, on mettait encore partout en chantier des croiseurs en bois.

Dès 1885, grâce à son invention, on comptait sur la planète en chantier ou à flot 17 navires à flottaison cellulaire.

En 1896, il y en avait déjà 220 !

La création de la tranche cellulaire dite « caisson Bertin » entraîne pour lui une renommée de savant. Le dispositif de cloisonnement qu'il avait découvert va ainsi bouleverser la structure des navires de guerre.

Sa réputation devient universelle et la plupart des pays maritimes à travers le monde adoptent son procédé révolutionnaire.

Émile Bertin, au cours de sa fabuleuse carrière militaire, rencontra à plusieurs reprises lors d'entretiens privés, François, Ferdinand, Philippe, Louis, Marie d'Orléans, Prince de Joinville (1818-1900), vice-amiral et troisième fils du roi Louis-Philippe, qui se distingua notamment, en 1838, à la prise de St Jean d'Ulloa au Mexique et qui ramena de l'île de Sainte-Hélène - à bord de la *Belle Poule*, en 1840 - les restes de Napoléon 1^{er}. Le Prince de Joinville avait publié dans la *revue des deux mondes* d'importantes études sur la marine. Contre-amiral, il prit une part active aux travaux de la commission supérieure chargée d'organiser la marine à vapeur et fut un des promoteurs les plus ardents de la transformation de la flotte.

MISSION EXCEPTIONNELLE DANS L'EMPIRE DU SOLEIL LEVANT

L'ingénieur en chef de 2^{ème} classe du Génie maritime Émile Bertin, chef de la section des constructions navales à Brest, va rester cinq ans en Bretagne, jusqu'en 1885 avant de partir avec son épouse Anne-Françoise et ses trois enfants (Charles, Henri, Anne-Antoinette dite Anna) en mission exceptionnelle de coopération technique française à la demande de l'empereur Mutsuhito et du gouvernement japonais.

L'ouverture au commerce du canal de Suez le 15 août 1869 et l'extension de la navigation à vapeur avaient fait entrer l'Extrême-Orient dans l'orbite européenne et désormais ses révolutions nous touchaient, ses progrès nous profitaient.

Aucune de ces contrées n'excitait une plus vive curiosité que le Japon, longtemps inconnu et inaccessible, et tout à coup jeté dans la voie des transformations

hâtives. Le spectacle qu'il offrait était en effet unique ; il fallait remonter jusqu'à la Russie de Pierre le Grand pour en retrouver un analogue.

C'est une métamorphose complète qui avait été entreprise pour dépouiller tout d'un coup la coque orientale où a dormi le Japon durant vingt siècles, et en sortir rajeuni pour se mêler aux peuples modernes et atteindre le but qu'il se proposait, c'est-à-dire une civilisation identique à celle de l'occident.

Ce n'était pas la première fois que l'Empire du Soleil Levant faisait appel à l'assistance technique de la France.

Aussi, il n'est que juste de citer en première ligne, parmi les grands travaux publics qui avait été entrepris par le gouvernement japonais, l'arsenal maritime de Yokosuka. La fondation de cet arsenal proche de Yokohama remontait à 1867 et était l'œuvre d'un jeune ardéchois, ingénieur du Génie maritime de l'arsenal de Brest, Léonce Verny, ayant déjà derrière lui la construction d'un petit arsenal en Chine. Yokosuka pouvait donc recevoir dans ses cales sèches pour réparation et entretien des navires à vapeur de la marine nationale ou de navigation étrangère. A cet endroit avait été lancé, en 1871, un premier petit bâtiment à vapeur le *Yokoska Maru* construit entièrement par un arsenal japonais. Le 1^{er} janvier 1876, Léonce Verny et le personnel français d'encadrement avaient regagné la France ; on ne pouvait pour notre pays que regretter la mesure qui venait d'enlever la direction unique de l'arsenal aux mains européennes pour la remettre à des mains japonaises moins expérimentées.

Chaque nation poussait ses candidats et s'efforçait de remplir les places occupées par l'autre ; les deux tronçons de la race anglo-saxonne poursuivaient au Japon leur vieille rivalité ; l'Allemagne cherchait à supplanter la France, l'Italie travaillait à se faire une place ; chaque peuple déployait dans cette compétition les qualités qui les distinguaient.

Quand le Japon, conscient de son destin et de ses devoirs futurs, songea à édifier sa puissance maritime c'est à Émile Bertin qu'il fit appel comme au conseiller le plus expérimenté, au guide le plus éprouvé. Émile Bertin avait alors quarante six ans.

Aussi, le 2 octobre 1885, le gouvernement japonais faisait exprimer au gouvernement français par l'intermédiaire du marquis Mochiaki Hachisuka, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de sa majesté l'empereur du Japon à Paris son désir de voir détacher dans l'empire du Soleil Levant l'un des plus éminents ingénieurs français des constructions navales, Émile Bertin. Le choix si flatteur dont il venait d'être l'objet consacrait ainsi la réputation de ce lorrain travailleur, en qui brûlait la flamme du génie et de l'invention.

Celui-ci devait être chargé – pendant une période de trois années, d'une mission de conseiller maritime auprès du mikado, l'empereur Mutsuhito et du ministre de la Marine – de la direction des études relatives à la construction des navires, la surveillance générale et la réorganisation des arsenaux, de la création de nouveaux chantiers navals ainsi que la défense des côtes de l'empire.

Le 12 octobre 1885, monsieur Charles de Saulces de Freycinet, qui fut chef du gouvernement français, sénateur, ministre de la guerre, chargé par intérim du ministère de la marine et des colonies annonçait au ministre du Japon le consentement des autorités françaises.

Le 27 octobre 1885, Émile Bertin signait à la légation du Japon le contrat qui devait débiter le 2 février 1886 (19^{ème} année du Meiji). Prévu pour trois ans, le contrat fut prolongé d'une année et ne prit fin qu'au mois de mars 1890 (23^{ème} année du Meiji).

Pour rendre efficace la collaboration de Bertin, ingénieur en chef de 1^{ère} classe du génie maritime, le gouvernement japonais lui donna avec beaucoup de délicatesse le rang élevé de « *Takaku Yaku nin* » et « *Chokumin* ». Comme haut fonctionnaire et

conseiller particulier de l'empereur Mutsuhito il put ainsi avoir des contacts quotidiens dans les meilleures conditions possibles, sans problème de hiérarchie, avec les officiers généraux de la marine et tous les dignitaires du régime.

Au début de l'année 1886, les relations du Japon avec la Chine s'envenimaient. Le Japon ne possédait pas de navire capable de s'opposer aux deux cuirassés le *Nanchouei* et le *Nan-ting* de 7.400 tonnes que la Chine venait de faire construire, à Stettin, en Allemagne.

LE CRÉATEUR DE LA MARINE MILITAIRE JAPONAISE À L'ÈRE MEIJI

La première tâche qui s'imposa donc à Émile Bertin quand il arriva à Tokyo, fut de mettre un terme à l'infériorité de la flotte japonaise vis-à-vis de la flotte chinoise.

La réputation d'Émile Bertin de savant mondial dans le domaine de la construction navale va lui permettre de réaliser un programme ambitieux de bâtiments qui comportaient toutes ses conceptions concernant la stabilité, le cloisonnement par tranches cellulaires, la ventilation, la vitesse et un fort armement qui sera approuvé par le mikado et le gouvernement japonais sans restriction ni réserve. Chargé de toutes les constructions navales, les marchés étaient soumis à sa décision. Sa probité était reconnue de tous.

Émile Bertin se consacre entièrement à une œuvre monumentale avec un aide de camp en la personne du jeune ingénieur Shôzo Sakurai, son ancien élève de l'École du génie maritime de Cherbourg, qui est comme lui un bourreau de travail, et constitue son bureau d'études avec ses brillants anciens élèves, notamment : Shôzo Sakurai (déjà cité), Genkizi Wakayama et Hajimé Tatsumi.

Sur les plans d'Émile Bertin, sont donc construits trois bâtiments de 4.300 tonnes, baptisés garde-côtes à leur naissance pour la satisfaction d'un programme naval défensif, pour le *Matsushima* et le *Itsukushima* construits à la Seyne et à l'arsenal de Yokosuka pour le *Hashidate*, et quatre croiseurs modèle Armstrong de 3.000 à 4.000 tonnes, dont trois construits en Angleterre et un à Yokosuka.

Les garde-côtes portaient chacun, dans une tourelle blindée, un canon d'une puissance extraordinaire pour l'époque. Il y avait de plus à bord douze canons à tir rapide. La protection était assurée par tranches cellulaires, semblable à celle du *Sfax*.

A ces quatre croiseurs s'en ajoutait un cinquième le *Chiyoda* construit en Angleterre de déplacement inférieur, 2.400 tonnes, de vitesse un peu moindre, avec le même armement, dont la protection mérite une mention spéciale. Son entrepont cloisonné, établi au-dessus du pont blindé était entouré d'une légère ceinture de cuirasse ; il était par cette disposition le modeste mais incontestable précurseur du fameux *Dreadnought* dont le premier sera mis en chantier par les Anglais, fin 1905.

Émile Bertin établit les plans et ordonne la construction, avec l'accord du gouvernement japonais, d'un aviso rapide, éclairé de 1.609 tonnes le *Yaeyama* qui atteindra 22 nœuds - aux essais plus de 40 Km/heure ! - ce qui pour l'époque était une performance extraordinaire. Elle sera rendue possible par la qualité des matériaux utilisés et l'emploi d'un nouveau type de chaudière ; un bâtiment jumeau sera aussi construit à Yokosuka.

Sur le plan tactique, Bertin préconise la vitesse, la puissance de feu et la formation de combat en ligne de file. Les japonais sauront en tenir compte.

Émile Bertin réorganisa de fond en comble l'arsenal primitif de Yokosuka. C'est lui qui choisit de nouveaux emplacements, les propose et fait construire les arsenaux de Sasebo, près de Nagasaki et celui de Kure, près d'Hiroshima.

Le mikado et l'impératrice sont venus, à plusieurs reprises, assister, parrainer ou présider aux lancements des navires construits par Bertin à Yokosuka. Ce seront soixante-huit grandes unités ultra modernes qui verront le jour suivant les phases du programme et les plans d'Émile Bertin.

Dès lors, qu'étaient créés en même temps une armée et une flotte puissantes, sur le modèle des forces militaires européennes, le Japon joua un rôle considérable en Asie.

Les navires de Bertin, en particulier les croiseurs de 4.300 tonnes constituèrent le noyau de la flotte japonaise de l'Amiral Sukeyuki Ito qui battit les escadres chinoises commandées par l'Amiral Ting lors de la guerre sino-japonaise dans la célèbre bataille navale, au large de l'embouchure du Yalu, le 17 septembre 1894, à la frontière sino-coréenne et plus tard, pendant la guerre russo-japonaise, les 27 et 28 mai 1905, la flotte de l'Amiral Rojestvensky, qui était partie de Cronstadt pour l'Extrême-Orient et qui était l'espoir suprême de la Russie, fut anéantie par l'Amiral Togo près des îles Tsushima situées entre la partie sud du Japon de l'île de Kyushu et la Corée.

NOMBREUX ÉLOGES SUR L'ŒUVRE CONSIDÉRABLE DE BERTIN AU JAPON

L'amiral japonais, qui remporta une brillante victoire, adressa peu de temps après un courrier à l'ancien conseiller du mikado ; en voici, ci-dessous, le texte :

A bord du Matsushima¹, le 23 décembre 1894

Cher Monsieur Bertin,

Au moment où nous sortons victorieux, il n'y a pas longtemps, d'un terrible combat naval, il est tout naturel que je pense à vous, et que je tiens à vous exprimer, avec une véritable effusion de cœur, quel prix j'attache aux éclatants succès que vos œuvres viennent de réaliser.

Comme ami sincère du Japon, où vous avez laissé tant de bons souvenirs, je ne doute pas que vous ne puissiez rester indifférent à notre guerre actuelle, et que vous ne receviez les nouvelles de nos gloires avec transport, surtout celles qui appartiennent à la Marine.

Pour mon pays et pour vous, je suis heureux de vous confirmer que tous ces beaux navires, qui ont été construits d'après vos plans, ont glorieusement rempli leur rôle sur le champ d'actif combat, et ils se sont montrés les navires de guerre les plus perfectionnés et les plus terribles.

Les trois croiseurs, garde-côtes se sont conduits admirablement, et cette combinaison de petits et de gros canons a été excellente... Grâce à leur puissante disposition et aux savantes conceptions consacrées à leur construction, nous avons pu gagner une brillante victoire contre les cuirassés chinois.

Le Matsushima porte mon pavillon, et c'est le navire qui a connu les plus grands périls dans la bataille de Yalu.

Mais, la solidité de sa construction et le soin donné pour rencontrer toute éventualité lui ont permis de supporter à merveille les terribles effets des projectiles les plus épouvantables. Le Yaeyama, unique en son genre, nous est indispensable, et, depuis le

¹ Le capitaine du *Matsushima* fut l'officier commandant : le Prince H.I.H Takehito Arisungawa.

commencement de la guerre, fait son service spécial d'éclaireur d'une manière exceptionnelle.

En un mot, tous ces bateaux et tant d'autres, qui sont le produit de votre remarquable talent et de votre infatigable travail, ont rempli nos plus rigoureuses espérances et je n'hésite pas à vous présenter mes plus respectueux hommages d'admiration et d'estime.

La guerre n'est pas encore terminée, mais je ne pense pas qu'il y ait sur mer une nouvelle bataille aussi importante que celle de Yalu.

Signé : Ito²

Le comte Goto, homme politique, ministre japonais, n'écrivait-il pas aussi à Émile Bertin dans une correspondance partie de Yokohama et datée de Tokyo le 27 février 1895, via San Francisco :

Cher Monsieur Bertin,

.....Ainsi que vous devriez déjà vous être informé en détail, par des dépêches ou par d'autres correspondances, le Port Arthur, et ensuite celui de Ikaïyei tous deux la clef du golfe de Petchili sont aujourd'hui tombés dans les mains de notre armée ; l'amiral chinois Teijosho s'est rendu à la flotte japonaise avec le peu de navires qui lui restaient, et cette fameuse flotte chinoise du nord s'est entièrement détruite par nous dans la journée du 12 courant ; de sorte qu'à l'heure où nous sommes, la marine japonaise circule, va et vient à son aise sur la mer chinoise, sous la vive lumière de ses propres fanaux.

Je suis persuadé, cher monsieur, que devant d'aussi beaux résultats, vous soyez satisfait de voir l'œuvre que vous avez faite pour la marine japonaise, porter ses fruits et qu'elle est parvenue aujourd'hui reconnue dans sa pleine valeur par les témoins du monde entier.....

Ma vie politique a passé tantôt au milieu de vives inquiétudes, tantôt par des joies. Mais jamais, cher monsieur, je n'ai senti de si pleine satisfaction comme celle que je viens d'éprouver en cette grande occasion. Elle est vraiment unique en ma vie. Ce fut la première fois que j'ai accueilli aussi une année si heureuse...

Vos bons souvenirs nous suivent partout, nous parlons de vous et de votre famille à toute occasion qui nous rappelle du vieux temps.

Signé Comte Goto

P.S. : Nous sommes heureux d'apprendre que monsieur Charles, son frère ainsi que sa sœur se portent bien.

Bien des souvenirs affectueux à madame Bertin, de la part de madame Goto. Les familles Oyé, Iwasaki, tout le monde va à merveille.....

(Extraits de la missive de 8 pages écrite en français).

Et aussi du grand Amiral Tsugumichi Saïgo, une enveloppe partie de Kobe le 13 avril 1895, contenant une lettre, dont les termes sont les suivants :

Hiroshima, le 22 mars 1895 - Grand quartier général

Mon cher Monsieur Bertin,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre aimable lettre du 6 décembre 1894 par laquelle vous m'avez exprimé vos sincères vœux pour la nouvelle année et que

² Amiral Sukeyuki Ito, Commandant de l'escadre japonaise.

vous m'avez félicité la victoire de notre armée et surtout à notre marine en même temps ma promotion au grade de grand amiral, je vous en remercie bien cordialement.

Comme vous avez du déjà l'apprendre, nous avons remporté la victoire à chaque bataille sur terre et sur mer et j'ai le plus grand plaisir de vous dire que les navires construits sur vos plans ont tous pris part glorieusement aux batailles navales de Yalu et Wei-Hai-Mei... Nous sommes très contents d'eux...

Signé Saïgo³

(Extraits du courrier de trois pages écrites en français et aussi en japonais).

Grâce à Bertin, l'organisation administrative de la marine japonaise était frappante de ressemblance avec le schéma français, on retrouvait là des conseils avisés qui manifestaient de l'emploi de connaissances approfondies et de discernement.

Aussi, lorsque le 23 janvier 1890, le Ministre de la Marine impériale du Japon le comte Tsugumichi Saïgo, voulut justifier les titres d'Émile Bertin qui était proposé pour le grade de deuxième classe de l'ordre impérial du Soleil Levant, que l'empereur Mutsuhito daigna lui accorder, il fit écrire ce magnifique témoignage :

« ...Non seulement Louis Emile Bertin a établi les plans pour la construction de croiseurs et de garde-côtes de première classe, mais il a fourni des suggestions pour l'organisation de la flotte, la défense des côtes, la fabrication des canons de gros calibres, l'emploi des matériaux tels que le fer et le charbon. Émile Bertin n'a cessé de travailler à l'amélioration technique de la marine et les résultats de ses effets sont remarquables.

Au moment où la marine japonaise montre sa puissance dans les eaux du Pacifique, le nom et le rôle d'Emile Bertin viennent naturellement à l'esprit.

Profitant de ses leçons, ses élèves sont devenus, à leur tour, de grands maîtres... ».

Au cours de sa présence au Japon, Émile Bertin créa une marine moderne et développa très vite les arsenaux.

A son départ, le monde entier le considérait comme le créateur de la marine de guerre japonaise, qui devait quelques années plus tard amener le Japon au rang des premières puissances navales mondiales.

Émile Bertin fut considéré par les Japonais eux-mêmes, à l'époque, comme le pionnier de cette évolution et le fondateur incontesté de la marine militaire japonaise.

Emile Bertin, pendant ses quatre années au Japon, sera la seule personnalité occidentale de Tokyo à bénéficier de la présence, devant son domicile, d'une garde d'honneur de quatre policemen en grande tenue et d'un inspecteur, en civil.

Émile Bertin aima beaucoup le Japon et les Japonais.

Il voulut tout connaître de l'empire et visita le pays en passant et circulant d'un côté à l'autre. Ses avis furent quasiment toujours suivis par le mikado et le gouvernement japonais, même en ce qui concerna l'établissement des règlements d'administration des arsenaux. Docteur en droit, le grand savant que fut Émile Bertin possédait aussi des talents multiples et exceptionnels d'érudition.

Il fit d'ailleurs une incursion dans la pure littérature en publiant, par la suite, un ouvrage historique fort savant sur les grandes luttes intérieures du Japon intitulé : *« Les grandes guerres civiles au Japon. Les Minamoto et les Taira. Les Mikados et les Siogouns (1136-1392) »*, Paris, E. Leroux, 1894, (couronné en 1896 par l'Académie Française), 422 pages.

³ Il s'agit du grand amiral Tsugumichi Saïgo, Ministre Japonais de la Marine Impériale.

Ce livre d'étude du passé prouve qu'il avait aussi les qualités requises d'un remarquable et brillant historien. Il collectionna les netsukes, et en rapporta beaucoup. Il rédigea pour le bulletin de la société Franco-japonaise, qu'il créa, des études sur *l'histoire du netsuke* (octobre à décembre 1922), *sur le vieux Japon* (parue d'avril à juin 1921), *sur le Japon avant la féodalité militaire* (juin 1907) et de très nombreuses autres études sur le Japon ancien, médiéval et du nouveau régime.

En quittant le sol de l'Empire du Soleil Levant, Émile Bertin écrivit : « *J'ai servi le Japon comme mon propre pays. J'ai considéré et traité les Japonais comme j'aurais usé avec des Français de vieille civilisation, de haute culture et de rang élevé.*

Dans les discussions et les controverses, sans jamais abdiquer mon indépendance, mon opinion et ma franchise, j'ai toujours observé les règles de la courtoisie française qui ne diffèrent que par des nuances de celles du Japon et je n'ai jamais eu de difficulté... »

L'Empereur Mutsuhito (1867-1912), né à Kyoto en 1852, était le descendant direct du premier souverain, Jimmu Tennō, qui aurait vu le jour en 711 et mort en 585 avant J.C, et qui aurait eu pour ancêtre mythique la grande déesse du soleil, Amaterasu-ô-mi-Kami, qui en traduction littérale veut dire : *l'Auguste-Grande-Déesse-qui-éclaire-le-Ciel.*

Au dessus de tout se place au Japon une autorité, ou plutôt un représentant sacré de l'autorité divine, le mikado, dont on sait la légende théocratique. Jamais sa souveraineté n'a été niée en principe par aucun des partis qui l'ont tantôt confisquée à leur profit, tantôt méconnue dans leurs actes ; jamais une main profane, un esprit sceptique, n'ont attaqué le théorème du droit divin, inviolable, quoique souvent suspendu en la personne du petit-fils des dieux.

La fondation de l'empire du Japon remonte à l'an 660 avant J.C.

Vers le XIIème Siècle, l'autorité militaire fut remise par le mikado à un généralissime désigné sous le titre de shogun, petit à petit tout le pouvoir passa entre ses mains, et dès lors le mikado ne conserva plus qu'une suprématie nominale. Au dessous du shogun se trouvaient des princes feudataires, dits daïmios, ayant dans leur dépendance des vassaux appelés samouraïs. Meiji, une fois de plus, une nouvelle féodalité préparait à s'installer au Japon, sous le couvert d'un empereur, sur les ruines d'une dynastie écroulée. En 1868, tout changea pourtant après une révolte qui mit fin au shogunat et à la féodalité et ô surprise ! Le mikado redevint le souverain effectif du Japon. Ce jeune empereur Meiji Tennō nom posthume de Mutsuhito, se révéla un grand homme d'état. Il saura imposer sa propre autorité et surtout s'entourer d'hommes sûrs et intelligents, petits samouraïs ou bourgeois qui, en peu d'années, changeront la face du pays. Les clans du sud se révolteront, mais seront écrasés définitivement par une armée nationale, instruite et équipée à l'occidentale. La suite est bien connue.

Le nouveau Tennō, - qui n'a que 15 ans, en janvier 1868, est amené de Kyoto vers l'ancienne forteresse des shoguns, à Yedo (Tokyo), - inaugura le point de départ d'une chronologie particulière ou « *nengo* », celle de « *mei-dji* » - gouverner clairement. Meiji « *époque éclairée* » sera le nom de l'ère couvrant les années du règne de l'empereur Meiji Tennō. L'empire du Soleil Levant résolument modernisé, se montra à l'occident médusé, quelques années plus tard, sous l'aspect d'une grande puissance.

Une profonde estime, voire une amitié sincère, existait entre l'empereur et son conseiller particulier qui s'était mis à parler le japonais avec lui ! Lors de la dernière entrevue, l'empereur Mutsuhito et l'impératrice Haruko présentèrent en cadeau à Émile Bertin, en reconnaissance de la gratitude du Japon, deux superbes et grands vases de bronze niellés d'or, pesant chacun 18 kilos, portant au col le chrysanthème impérial. Le

mikado et la « mikadesse » ne manquèrent aucune occasion, pendant le séjour d'Émile Bertin au Japon, de lui témoigner de délicates attentions, notamment ils lui offrirent tout naturellement, lors d'une audience privée, un remarquable nécessaire de fumeur avec pipe en bambou et argent ciselé, le coffret avec petits tiroirs était en laque, ornementation d'or et d'argent délicatement travaillé de tortues, grues, pommes de pin sylvestre, personnages réalisé dans le goût exquis de l'art japonais par de dignes représentants de ses plus habiles artistes.

Une grande statue d'Émile Bertin sur son piédestal avait été placée à l'arsenal impérial de Yokosuka qui fut totalement repensé et réorganisé par lui (superficie initiale en 1867 : 18 hectares dont 17.000 mètres de surface couverte ; effectif 1.200 ouvriers, dirigés par 30 employés français dont 2 ingénieurs, et 56 officiers japonais ; coût de la construction 1.400.000 piastres).

Aujourd'hui, un Buste de Bertin, reconnaissance de son œuvre titanesque au Japon, se trouve sur la jetée du Port de cette ville (Honshu), située sur la Baie de Tokyo.

La flotte japonaise ne comptait pas moins de 280.000 tonnes de déplacements à la fin de l'année 1893.

DIRECTEUR CENTRAL DES CONSTRUCTIONS NAVALES FRANÇAISES

Spécialiste naval éminent, le célèbre Émile Bertin de retour en métropole, jouit d'une réputation renforcée dans le monde entier, tout paré d'un immense attrait que lui ont valu toutes ses innovations et réalisations au Japon. Il va pouvoir dorénavant dans le domaine de la technologie navale en faire bénéficier la France. On connaît les résultats historiques de son action. Après de longues polémiques, il réussit à faire admettre les chaudières à haute pression à petits tubes (multitubulaires), dont l'usage s'est partout généralisé.

Il gravit en cinq ans les plus hauts sommets de la hiérarchie du corps du génie maritime. En 1890, il est à son arrivée en France directeur-adjoint des constructions navales du Port de Toulon. En 1891, nommé à la tête de la direction des Constructions navales de Rochefort-sur-Mer. L'année 1892 le voit promu Ingénieur Général de 2^{ème} classe du Génie maritime, Directeur de l'École d'application du Génie maritime, où malgré ses nombreuses occupations, il trouve le temps de professer à l'École d'application du Génie maritime, ses remarquables cours sur les machines à vapeur et les chaudières, avant d'être appelé en 1895 au ministère de la Marine comme Directeur Central des Constructions Navales - direction du matériel, puis chargé de la section technique des Constructions Navales qu'il créa en 1897, année de sa promotion au grade d'ingénieur général de 1^{ère} classe du Génie maritime -.

Un poste très important qu'Émile Bertin va conserver dix ans jusqu'à ce qu'il soit atteint par la limite d'âge, et où il établit de très nombreux plans de bâtiments modernes. Il met en vigueur des conceptions neuves et originales sur la puissance défensive des navires, dont la véritable réalisation réside dans des prototypes de navires de guerre qui figureront aux programmes navals soumis aux parlementaires et qui aboutiront à la création de la célèbre et belle flotte de cuirassés français.

Sous sa directive vont être préparés avec application les projets de croiseurs cuirassés de 12.000 tonnes la *Jeanne d'Arc* appartenant à cette série, le *Jules Ferry* sera lancé à Cherbourg le 23 août 1903 – le monitor, cuirassé *Henri IV* de 9.000 tonnes également mis en chantier en 1895 et lancé à Cherbourg en 1899.

D'autres séries de croiseurs de 7.000 à 12.000 tonnes vont être étudiées : Les *Dupleix*, *Montcalm*, *Sully*, *Léon Gambetta* ainsi que la série des cuirassés de 15.000 tonnes type *Patrie*, puis *République*, *Liberté*, *Démocratie*, *Justice*, *Vérité*, etc.

De même, il dresse de 1895 à 1905 les plans pour de très nombreuses unités : les plans des cuirassés à caissons blindés qui précéderent les *Dreadnoughts*, les plans des *Kléber*, *Marseillaise*, *Jules Michelet*, *Victor Hugo*, *Condé*, *Amiral Aube*, *Dupetit-Thouars*, les croiseurs *Ernest Renan*, *Jurien de la Gravière* etc.

Émile Bertin à la tête des constructions navales françaises, pendant une décennie, conduit ainsi la France, dès 1898, au classement prestigieux de la deuxième marine mondiale avec 400 000 tonnes, derrière la Grande-Bretagne (600 000 tonnes) mais très largement devant la Russie, l'Italie et l'Allemagne.

INVENTEUR ET CRÉATEUR DU BASSIN D'ESSAIS DES CARÈNES À PARIS

Le grand patron du Génie maritime Émile Bertin va œuvrer, entre temps, en vue de la création d'un Bassin d'Essais - Boulevard Victor, à Paris - pour l'étude des carènes en modèles réduits, (à une période où les essais de ce type n'étaient même pas envisagés). Le Bassin d'Essais des Carènes de Paris est par conséquent, grâce au génie d'invention d'Émile Bertin, le plus ancien laboratoire d'hydrodynamique navale au monde, depuis sa mise en service en 1906 ; son bassin de traction de 160 m de long était aussi le premier et le plus grand au monde. Transfert des installations, Val de Rueil (27).

Il préside un jury d'experts et Émile Bertin félicite chaleureusement l'ingénieur Maxime Laubeuf pour avoir établi le plan général d'un torpilleur sous-marin à double coque, le *Narval*, premier submersible de valeur militaire qui sera lancé le 21 octobre 1899 à Cherbourg, dont Émile Bertin avait ordonné et suivi avec beaucoup d'intérêt la mise en chantier et les phases de la construction.

Dès mars 1905, sa retraite est active, car durant sa carrière, la qualité des mémoires qu'il publie sur divers sujets d'ordre technique, les communications dont il est l'auteur, ont attiré l'attention sur lui et ses travaux. De nombreux pays l'appellent pour qu'il donne des conférences.

Émile Bertin n'en continuera pas moins à s'intéresser à l'ensemble d'expertises relevant de l'art naval, prolongeant l'influence exercée pendant plus de trente années sur la construction navale mondiale, par sa puissante personnalité. Son activité intellectuelle s'exerça sur toutes les questions intéressant la construction navale, mais aussi la grandeur de la marine française et de la France.

ACADÉMIE DES SCIENCES – ACADÉMIE DE MARINE

En 1903, Émile Bertin est élu membre de l'Académie des Sciences de l'Institut National de France, dont il devient président en 1922. En 1921, il est élu membre de l'Académie de Marine, il est aussi le correspondant de nombreuses revues scientifiques tant françaises qu'étrangères. On peut citer : la *revue maritime*, *savants étrangers*, *naval science*, etc., et membre d'importantes sociétés savantes étrangères en particulier l'Institution Britannique des Navals Architects, de la Society of Naval Architects and Marine Engineers et The American Society of Civil Engineers (États-Unis d'Amérique), de la Pontificia Accademia Romana Dei Nuovi Lincei (Italie) ; Cofondateur avec Émile Guimet (1836-1918) et 1^{er} Président de la Société Franco-japonaise de Paris de 1903 à 1924. Président de l'Association Nationale Technique Maritime et Aéronautique (1906-1924), secrétaire général de la Société des Sciences Naturelles et Mathématiques de Cherbourg. Président d'un grand nombre de sociétés savantes et de congrès scientifiques. Cofondateur - avec le général Pau né en 1848, glorieux mutilé de 1870, il eut la main droite emportée à la bataille de Frœschwiller et Ernest Lavisse (1842-1922), un grand historien, le plus fameux de son époque : Maître de Conférence à l'École

Normale Supérieure en 1876, Professeur à la Sorbonne en 1888, Directeur de l'École Normale Supérieure en 1904, Membre de l'Académie Française - et Président de « La Ligue Française » qui mettait : *L'amour de la patrie et la volonté de servir au dessus de tous les partis, préparant ainsi l'union sacrée et le triomphe final de la grande guerre.*

En 1907, en qualité de commissaire général, il fut chargé de l'organisation de l'exposition maritime internationale de Bordeaux.

En 1893 déjà, il avait été détaché en mission à Chicago aux Etats-Unis pour l'exposition maritime internationale.

AUTEUR - HISTORIEN - MATHÉMATICIEN

Émile Bertin était doué d'une intelligence particulièrement vive et ouverte, nourri d'une forte culture classique, ses travaux furent remarquables non seulement par le nombre et par leur valeur scientifique, mais aussi par leurs qualités littéraires.

Il est, en effet, l'auteur de plus de cinquante ouvrages ou mémoires scientifiques et techniques : « *La Marine Moderne : Ancienne Histoire et Questions Neuves* » Flammarion, 1^{ère} éd.1910 , 2^{ème} éd.1914, « *La Théorie des Vagues* » Berger Levrault 1881, « *La Marine des États-Unis d'Amérique* » Bérard 1896, « *Étude sur la Ventilation d'un Transport Écurie* » mémoires présentés par divers savants à l'Académie des Sciences de l'Institut national de France, Gauthier Villars libraire, extraits des comptes rendus des séances de l'Académie des sciences, séance du 3 février 1873 (Commissaires : Dupuy de Lôme, Bouley, Morin Rapporteur), « *La Marine de Commerce* » Paris, société d'encouragement pour l'industrie nationale, 1918, « *État Actuel de la Marine de Guerre* » paru chez Gauthier Villars, « *Étude sur le Principe des Vols d'Oiseaux* » Académie des Sciences, 9 février 1874, « *Fondation de l'Ancien Port de Cherbourg* » notes et plans, Paris, 1879, 70 pages, Dunod, « *Machines Marines* » Paris, 1899, E. Béraud, 725 pages, « *Étude sur le Droit International et la Guerre Navale* » 1915 etc.

Connu du monde entier, tenu pour un émule de Descartes, de Monge, d'Euler, ses mémoires publiées par la « *Revue Maritime* » et son livre scientifique « *Chaudières Marines* » Paris, 1896, E. Béraud, 436 pages firent autorité et les ingénieurs s'y référeront longtemps avec profit.

Ils étaient en effet conçus dans un style limpide et une langue irréprochable. La revue l'illustration, a dit de lui ... *Qu'il était d'une haute culture mathématique, d'un sens critique affiné, sachant chose rare – se dégager des partis pris d'école. En particulier, il s'était plu à approfondir les problèmes multiples que comporte la réalisation d'un navire de guerre moderne.*

DÉCORATIONS, PRIX ET RÉCOMPENSES

Émile Bertin : Commandeur de la Légion d'honneur, Officier d'Académie, Grands-croix des ordres des Trésor Sacré et du Soleil Levant du Japon, Grands-croix des ordres de Saint-Stanislas et de Sainte-Anne de Russie, Grand-croix de l'ordre du Mérite naval d'Espagne, Commandeur de l'ordre de Pie IX, Commandeur de l'ordre de la Couronne d'Italie, Officier de l'ordre du Lion néerlandais, Officier de l'ordre d'Isabelle la Catholique, Chevalier de l'ordre norvégien de Saint-Olaf, etc.

Membre de l'Institut (Académie des Sciences – section de Géographie et de Navigation).

- Prix Plumey, le 20 janvier 1875, pour ses travaux de recherche.
- Nombreuses récompenses de l'Académie des Sciences pour ses activités appliquées à la création (1874 et années suivantes).

FUNÉRAILLES

Ce grand savant et cet illustre ingénieur dont les admirables inventions lui ont valu une extraordinaire réputation sur le plan mondial, en même temps que l'estime de son grand prédécesseur, Dupuy de Lôme, devait rendre son dernier soupir le 22 octobre 1924, dans sa 84^{ème} année. Ses obsèques religieuses grandioses furent célébrées le 28 octobre 1924 à Cherbourg. Il repose dans le caveau familial de la Glacerie (Manche) non loin de sa vaste propriété dite château Bertin « Le Val Joly » où des botanistes japonais distingués avaient planté, sur ordre de l'empereur du Japon, dans le parc, des essences d'arbres rares en gratitude de ses bienfaits. Une rue de Paris, une rue de Nancy, sa ville natale, une rue de Montpellier portent son nom ainsi qu'une rue de la Commune de la Glacerie. Il figura dans le Larousse du XX^o Siècle.

RECONNAISSANCE DE LA NATION – LE CROISEUR « ÉMILE BERTIN »

La marine française n'avait pas oublié ce qu'elle devait à Émile Bertin dans les progrès considérables des techniques et de la construction navale.

Aussi, en mémoire d'Émile Bertin, par décision ministérielle du 18 décembre 1928, un bâtiment est commandé au service technique de la marine. La marine, donna donc son nom à un croiseur léger, très belle unité de 6.000 tonnes, lancé le 9 mai 1933, entré en service le 17 mai 1934 et qui après des essais exemplaires au cours desquels la vitesse de 42 nœuds (plus de 77 Kms/heure !) fut pour la première fois franchie par un bâtiment de cette classe, qui constituait le croiseur le plus rapide du monde et le plus racé de la marine française.

Les enfants de l'ingénieur général, le colonel et madame Charles Bertin (née Madeleine Rieunier), le colonel Henri Bertin (X. 1895) et ses enfants dont l'aîné Jacques Bertin, polytechnicien (X. 1930) comme son père et son grand-père terminera sa carrière militaire comme général de l'armement, Anne-Antoinette dite Anna Bertin assistèrent au lancement du croiseur qui portait le nom de leur père, beau-père et grand-père *Emile Bertin*, aux chantiers navals de Penhoët à St Nazaire.

Le Président de la République étant monsieur Albert Lebrun, monsieur Georges Leygues, l'un de nos plus célèbres ministres de la Marine, au cours du banquet qui précéda le lancement, après avoir retracé la brillante carrière d'Émile Bertin de conclure en disant : « ...*Son œuvre a porté haut et loin le prestige de la France. Il est de la lignée des Sané, des Dupuy de Lôme et des de Bussy, il a renoué et maintenu la tradition des grands architectes navals de Colbert...* ».

Pour les anciens des arsenaux et de tous nos concitoyens qui ont eu la faveur de connaître l'ingénieur général du Génie maritime Émile Bertin, l'un des cerveaux les plus complets et les plus brillants de son temps, inoubliable était le souvenir qu'ils avaient conservé de cette simplicité bienveillante qu'il pratiquait si naturellement et qui est l'apanage des natures d'élite et des hommes éminents.

- Extraits du discours du représentant de l'Académie des Sciences qui honorait, lors d'une réunion officielle, la mémoire de Louis Emile Bertin, en 1934 - :

« ... *Louis, Émile Bertin fut un Français, un grand Français, qui voyagea, et qui portât au loin l'intelligence et la sensibilité françaises. Cet homme à la stature modeste, au cerveau puissant et au cœur grand, se donna tout entier à une œuvre gigantesque. Aussi les liens précieux qu'il noua entre le Japon et la France furent autant que techniques, intellectuels et sentimentaux ; comme tels, ils défient l'injure du temps...* »

....Bertin était profondément bon, essentiellement affable, ce qui en faisait un homme délicieux. Ses qualités répandaient autour de lui un véritable charme et lui avaient conquis, en particulier au Japon, l'amitié, l'estime, la bienveillance et la confiance de tous... ».

Nota :

Mes arrières grands-parents maternels les Rieunier et leurs trois filles Louise, Marguerite et Madeleine et Émile Bertin et son épouse Anne-Françoise Legrand (1842-1914) née Paqué⁴ par sa mère, et leurs trois enfants Charles, Henri et Anne-Antoinette dite Anna, la plus jeune, se sont connus pour la première fois à Brest en 1882 où Henri Rieunier était major-général de la Marine. Mon arrière grand-père Henri, Adrien Barthélemy, Louis Rieunier (1833-1918) - Amiral, Grand-croix de la Légion d'honneur, décoré de la Médaille militaire, un grand marin hors (de) pair, polyglotte, explorateur d'Asie, vétéran de la guerre de Crimée, Pionnier de la Cochinchine, de la Chine et du Japon, après de très belles campagnes, principalement en Extrême-Orient, de nombreux Commandements en Chef jusqu'à celui de l'Escadre de la Méditerranée Occidentale et du Levant et de son escadre de réserve (1^{ère} Armée navale) et l'occupation de toutes les fonctions des plus hauts postes de la hiérarchie militaire, en vigueur dans la Marine, jusqu'à ceux de Président du Conseil Supérieur de la Marine et de Président du Comité des Inspecteurs Généraux de la Marine, Ministre de la Marine et député de Rochefort-sur-Mer - reçut Émile Bertin et sa famille à leur arrivée au Japon sur son vaisseau-amiral le Cuirassé le *Turenne* de la division navale des Mers de Chine et du Japon qu'il commandait, dans la baie de Yokohama en janvier 1886, après avoir succédé à l'Escadre de l'illustre vice-amiral Anatole Courbet (1827-1885), dont il était le Commandant en sous-ordre, en Chine.

Leurs familles s'allièrent par le mariage de leurs enfants Charles et Madeleine.

Ma grand-tante Madeleine Rieunier - sœur benjamine de ma grand-mère maternelle Louise Rieunier veuve du colonel René Louis mort héroïquement pour la France, en 1915, au 1^{er} assaut des positions allemandes, en Champagne, à la tête du 3^{ème} régiment de marche de zouaves - épousa le colonel Charles Bertin (1871-1959), Saint-cyrien, officier de la Légion d'honneur, croix de guerre 14/18, décoré de l'ordre impérial du Soleil Levant et de nombreux ordres étrangers notamment du Japon.

Charles Bertin, fin et cultivé, le fils aîné d'Émile Bertin, après son séjour avec ses parents entre 1886 et 1889 au Japon avait rempli, après sa sortie de Saint-Cyr en 1892, une première mission d'assistance militaire française en Mandchourie (côté Japonais) de 1904 à 1906, puis il occupa le poste d'attaché militaire français à l'Ambassade de France à Tokyo de 1909 à 1912. Charles Bertin, spécialiste du Japon, parlait couramment la langue du pays. En 1914, il eut une conduite exemplaire et héroïque comme capitaine au 104^{ème} régiment d'infanterie et fut grièvement blessé et fait prisonnier, sans connaissance, après une magnifique résistance à l'ennemi de plus de 48 heures, à la frontière belge, au dur combat d'Ethé. Deux êtres exceptionnels Charles et Madeleine avec qui je passai certainement les meilleures années de ma jeunesse.

Ils furent pour moi le berceau d'une seconde famille jusqu'en 1956, date du décès de l'un d'entre eux.

⁴ Les Paqué de Nantes comptaient parmi eux plusieurs marins au long cours. Anne Françoise descendait par sa mère de Jacques Cassard, capitaine de vaisseau corsaire (Nantes, 1679 - Fort de Ham, 1740). C'est du sein même de cette classe laborieuse et honorable des « *marchands à la fosse* », c'est-à-dire des « *armateurs* », que sortait ce vaillant et intrépide marin.

帖真寫念記



社 神 柱 三 社 縣

BERTIN : EXTRAIT D'UN SOMPTUEUX ET VOLUMINEUX ALBUM
PHOTOGRAPHIQUE DU JAPON MEIJI.

1° - Émile Bertin dans l'Empire du Soleil Levant.



Marquis Mochiaki Hachisuka,
Envoyé extraordinaire et Ministre
Plénipotentiaire de sa Majesté l'Empereur du
Japon à Paris.

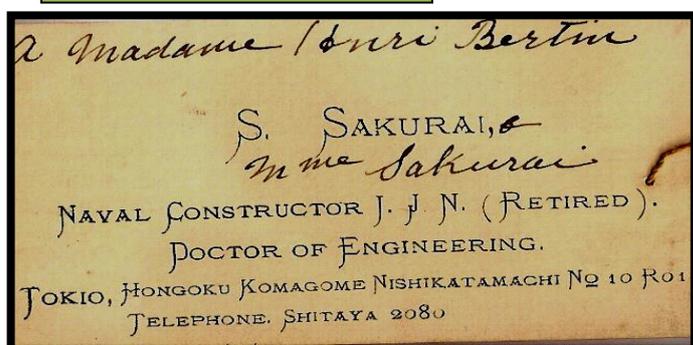
...Le 2 octobre 1885, le ministre japonais de la marine faisait exprimer au gouvernement français, par l'intermédiaire du ministre nippon à Paris, le marquis Hachisuka, son désir de voir détacher dans l'empire du Soleil Levant l'un des plus éminents ingénieurs français des constructions navales, Émile Bertin...



Genkizi Wakayama.
1856 - 1901



Hajimé Tatsumi.
1857 - 1931
et les jeunes ingénieurs du bureau d'études.



Carte de visite de Shôzo Sakurai, remise à Madame Henri Bertin, née Berthe Lebrun Renaud, épouse du colonel Henri Bertin (X. 1895), le plus jeune des deux fils d'Émile Bertin.

.....Émile Bertin se consacre entièrement à une œuvre monumentale avec son aide de camp en la personne du jeune ingénieur Shozô Sakurai, son ancien élève de l'École du Génie maritime de Cherbourg, qui est comme lui un bourreau de travail et constitue son bureau d'études avec ses brillants anciens élèves du Génie maritime, notamment : Shôzo Sakurai (déjà cité), Genkizi Wakayama et Hajimé Tatsumi....

© Collection Privée Hervé Bernard.

Invitation de Mr et Mme Émile Bertin à Shiba (Tokyo) en l'honneur du Prince Fushimi et du Maréchal Yamagata (Photos ci-dessous). 1886.

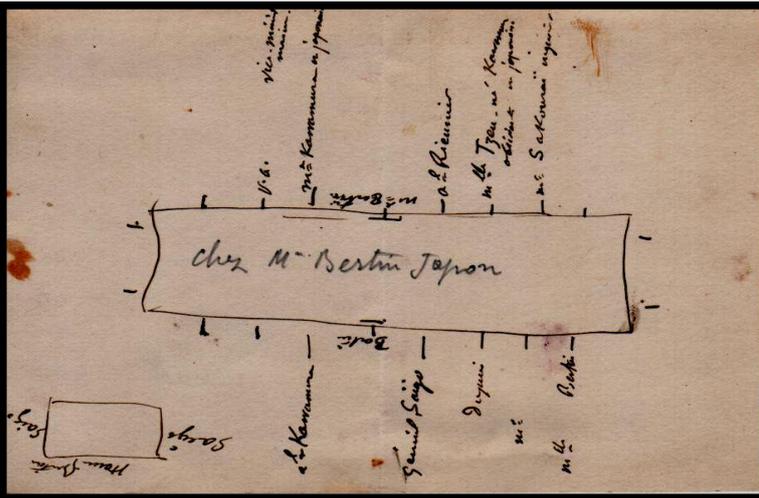
*Madame Emile Bertin
 Capitaine en chef
 du Prince Fushimi et
 du Maréchal Yamagata
 Vendredi au soir de Noël*



Prince Sadanaru Fushimi no-miya.



Maréchal Aritomo Yamagata.



Menu d'invitation - liste au dos - de Mr et Mme Émile Bertin avec plan de table à Shiba (Tokyo), en 1886. On remarque autour de la table la présence, au dîner, de l'Amiral Henri Rieunier Commandant en Chef de la Division Navale des Mers de Chine et du Japon (à droite, son menu personnel et plus loin dans le texte, sa photo) et des Grands dignitaires de l'Empire du Soleil Levant, notamment : Fushimi - Yamagata - Saïgo - Kawamura - Ito.

TSUGUMICHI SAÏGO.

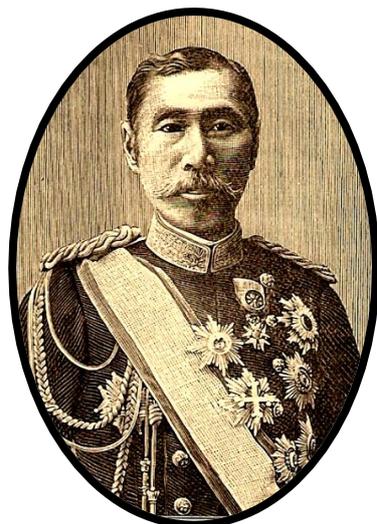


SUMIYOSHI KAWAMURA.



HIROBUMI ITO.





ARITOMO YAMAGATA



Maréchal et homme d'État japonais, né à Siosiou en 1838, mort à Odawara en 1922. Ancien président du conseil privé (1893), il fut désigné pour commander le 1^{er} corps d'armée pendant la guerre contre la Chine (1894-1895). Il inaugura cette expédition par la victoire de Ping-yang, et se disposait à marcher sur Moukden, quand le mauvais état de sa santé le contraignit à rentrer à Hiroshima. Créé marquis et maréchal de l'empire, il représenta l'empereur du Japon au couronnement du Tsar Nicolas II, en 1896. En 1898, à la chute du cabinet Okuma*, il fut appelé à présider le ministère, et donna sa démission en 1900. Il fut ensuite chef d'état-major général.

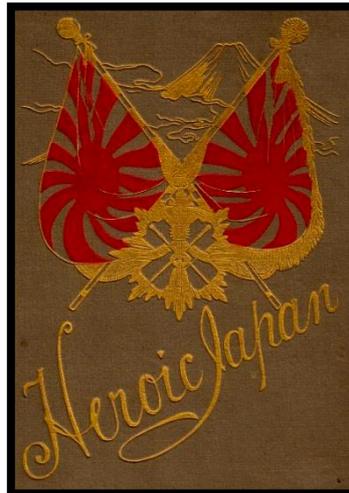
* **OKUMA** (Shigenobu, marquis), homme politique japonais, né à Saga en 1838, mort à Tokyo en 1922. Premier ministre en 1898 et en 1915-1916 ; un des chefs du parti libéral.



TSUGUMICHI SAÏGO

Homme d'État et feld-maréchal japonais, né en 1843, mort en 1902. Après avoir contribué, ainsi que son frère Takamori Saïgo, à l'abolition du shogunat, en 1868, il devint le commandant en chef des forces de Tokyo. Au moment de la guerre de Corée, en 1873, il fut vice-ministre de la guerre ; en 1874, il dirigea l'expédition de Formose. Il fut nommé successivement, ensuite, ministre de la guerre en 1877, pendant le soulèvement de Satsuma dirigé par son frère, puis ministre de l'instruction publique et à nouveau ministre de la guerre en 1879 ; il passa au ministère des colonies en 1880. Ministre de la marine en 1885, il échangea ce portefeuille contre celui de l'intérieur en 1890. Après l'attentat contre le prince héritier de Russie (plus tard Nicolas II) en 1891, il démissionna, mais, dès l'année suivante, en 1892, il accepta le ministère de la marine, qu'il conserva dix ans. Il fut de ceux qui contribuèrent le plus au développement de la puissance maritime du Japon.

PRINCE HIROBUMI ITO

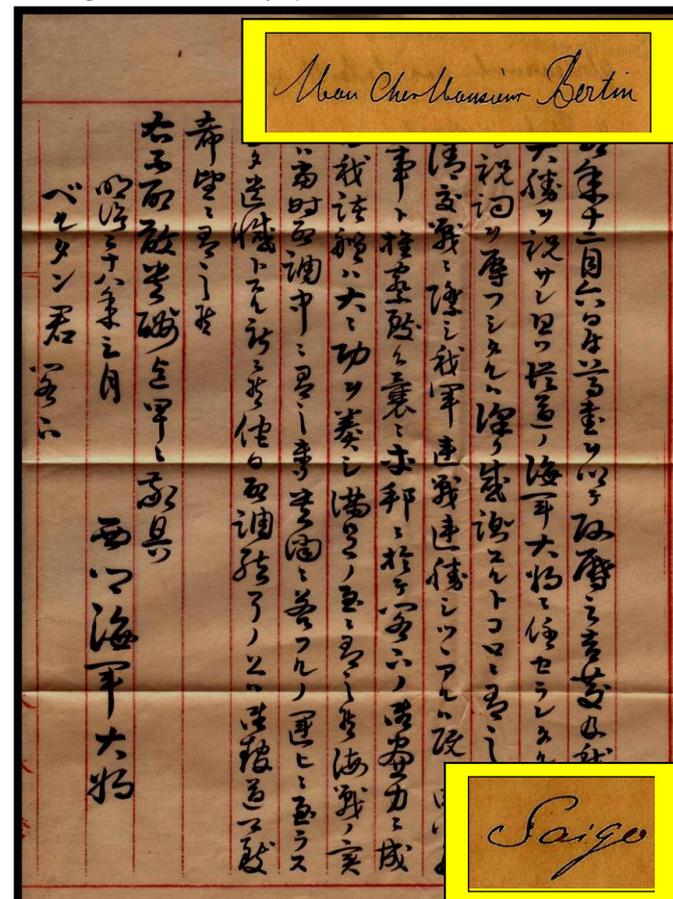


Homme d'État japonais, né en 1841, mort en 1909, marquis, puis prince, quatre fois président du conseil, il joua un rôle important dans l'organisation des parties politiques du Japon, rédigea la constitution de ce pays et s'attacha à préparer (mission en Europe en 1901) l'annexion de la Corée. Il exerça une action modératrice au cours de la guerre avec la Russie, et après la victoire, fut chargé d'organiser le protectorat japonais en Corée. Il dut y réprimer des révoltes, et fut cependant rappelé pour excès de modération (1909). La même année, il était assassiné, à Harbin par un Coréen.

Le ministre président Hirobumi Ito avait été l'un des signataires du Traité de *Paix de Simonoseki*, après la guerre sino-japonaise.



Hiroshima. Grand Quartier Général.
Le 22 mars 1895 du grand amiral
Tsugumichi Saïgo, Ministre de la marine,
lettre écrite en français et en japonais
éloges et félicitations à Émile Bertin
pour les navires construits qui
amenèrent la victoire du Japon.



Anne-Françoise,
épouse Émile Bertin.



La demeure de l'illustre Bertin (1840-1924) à Tokyo (quartier de Shiba). Construite et mise à la disposition du grand savant Émile Bertin par l'Empereur Mutsuhito à côté de l'enceinte Impériale. Au premier plan, à droite de la photo, la maison du personnel autochtone. Nombreux personnel permanent mis à la disposition par l'Empereur. On distingue le landau avec un cheval, cocher, cuisiniers, femmes de chambre, Beto : - *homme qui écarte les intrus devant le landau avec le cheval pendant les déplacements en ville et assure la tranquillité des passagers* -. Pendant tout le séjour de la famille Bertin, 4 policemen en grande tenue seront de garde 24h/24 (on les distingue sur le perron) commandés par un inspecteur en civil (debout à droite à l'écart le long de la haie pour observer les entrées). Au premier plan, le joli petit poney tenu par un garde appartient à Charles Bertin (1871-1959), le fils aîné d'Émile Bertin ; il a été offert par le Gouvernement Japonais. Maison construite en bois à cause des tremblements de terre fréquents dans cette région. Photographie unique et originale d'époque qui date de 1886.

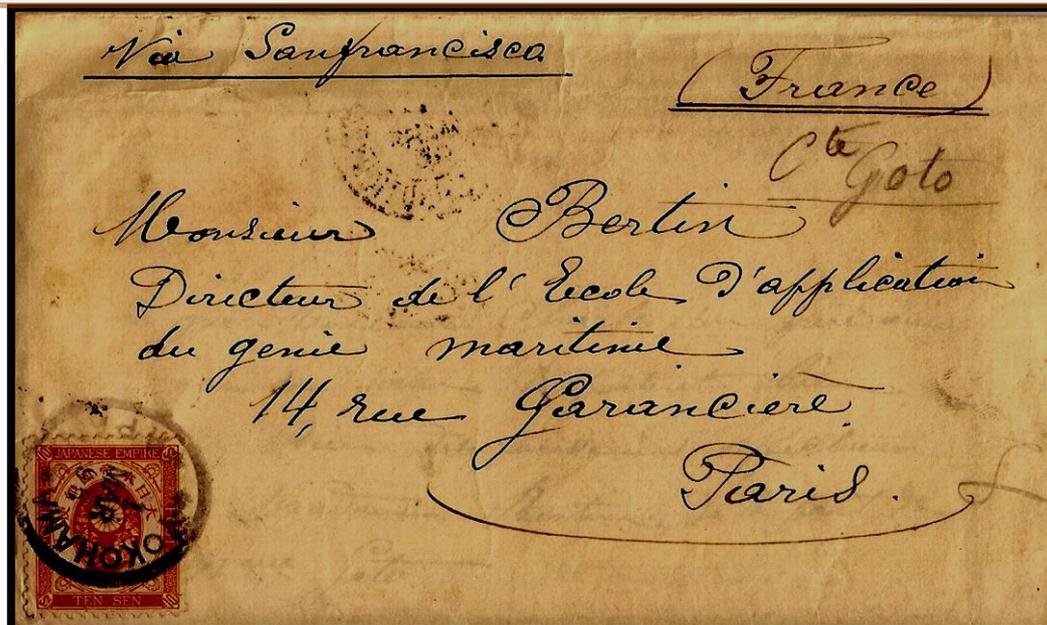
L'Amiral Henri Rjeunier sera invité par les Bertin à Shiba avec les grands dignitaires du Japon, photographie page suivante.

L'auteur de ce livre a vécu à Versailles, pendant son adolescence, avec son grand-oncle le colonel Charles Bertin et sa grand-tante Madeleine Rjeunier, épouse Bertin. Il a aussi bien connu le colonel Henri Bertin (X. 1895), le fils cadet de Louis, Émile Bertin. © PHOTOGRAPHIE UNIQUE TIRAGE SUR PAPIER ALBUMINÉ – COLLECTION PRIVÉE HERVÉ BERNARD – TOKYO SHIBA - ANNÉE 1887.

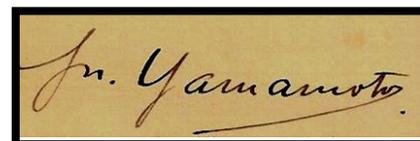


AMIRAL HENRI (Adrien, Barthélemy, Louis) RIEUNIER
(Castelsarrasin, 1833 – Albi, 1918)
Grand- croix de la Légion d'Honneur – Décoré de la Médaille militaire
Grand-Officier de l'Ordre Japonais du Soleil Levant
MINISTRE DE LA MARINE – DÉPUTÉ DE ROCHEFORT-sur-MER
UN GRAND PIONNIER DU JAPON ET DE L'EXTRÊME-ORIENT
UN HOMME ILLUSTRE DE LA MARINE FRANÇAISE
© Collection Privée Hervé Bernard

LETTRES D'ÉLOGES ET DE LA RECONNAISSANCE DU JAPON



Longue lettre du Comte Goto, Homme Politique, Ministre japonais - de Yokohama en date du 27 février 1895 -Reconnaissance du Japon et félicitations à Émile Bertin.



Enveloppe - Photographie, en-tête de lettre et signature de l'Amiral Gonnohyōe Yamamoto (1852 -1933).

Éloges et félicitations à Émile Bertin - pour ses remarquables navires - du grand amiral Yamamoto, futur Ministre de la Marine Japonaise, sur la route de Brest au Japon, à bord du destroyer *Shirakumo*, venant d'un chantier naval anglais du constructeur « Thornycroft ». Singapour, le 10 mai 1902.

(© Collection Privée Hervé Bernard).



Le « Shirakumo » de la classe des 2 destroyers construits au Royaume-Uni pour la Marine Impériale Japonaise - période de construction 1901/1902 - par le chantier naval anglais du constructeur John I. Thornycroft et Company-Chiswick - du Programme d'Émile Bertin - Le « Shirakumo » participa à la « Bataille de Tsushima », Guerre Russo-Japonaise de 1904/1905.



Amiral Sukeyuki Ito*,
Commandant l'Escadre Japonaise.



Le Capitaine du « Matsushima »
fut l'Officier Commandant :
Le Prince H.I.H. Arisugawa Takehito.

À bord du Matsushima, le 23 décembre 1894.

Cher Monsieur Bertin,

Au moment où nous sortons victorieux, il n'y a pas longtemps, d'un terrible combat naval, il est tout naturel que je pense à vous, et que je tiens à vous exprimer, avec une véritable effusion de cœur, quel prix j'attache aux éclatants succès que vos œuvres viennent de réaliser.

Comme ami sincère du Japon, où vous avez laissé tant de bons souvenirs, je ne doute pas que vous ne puissiez rester indifférent à notre guerre actuelle, et que vous ne receviez les nouvelles de nos gloires avec transport, surtout celles qui appartiennent à la Marine.

Pour mon pays et pour vous, je suis heureux de vous confirmer que tous ces beaux navires, qui ont été construits d'après vos plans, ont glorieusement rempli leur rôle sur le champ d'actif combat, et ils se sont montrés les navires de guerre les plus perfectionnés et les plus terribles.

Les trois croiseurs, garde-côtes se sont conduits admirablement, et cette combinaison de petits et de gros canons a été excellente... Grâce à leur puissante disposition et aux savantes conceptions consacrées à leur construction, nous avons pu gagner une brillante victoire contre les cuirassés chinois.

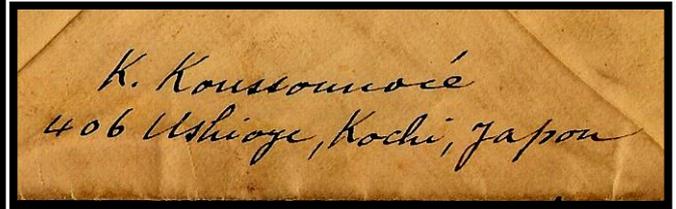
Le Matsushima porte mon pavillon, et c'est le navire qui a connu les plus grands périls dans la bataille de Yalou.

Mais, la solidité de sa construction et le soin donné pour rencontrer toute éventualité lui ont permis de supporter à merveille les terribles effets des projectiles les plus épouvantables. Le Yaeyama, unique en son genre, nous est indispensable, et, depuis le commencement de la guerre, fait son service spécial d'éclaireur d'une manière exceptionnelle.

En un mot, tous ces bateaux et tant d'autres, qui sont le produit de votre remarquable talent et de votre infatigable travail, ont rempli nos plus rigoureuses espérances et je n'hésite pas à vous présenter mes plus respectueux hommages d'admiration et d'estime.

La guerre n'est pas encore terminée, mais je ne pense pas qu'il y ait sur mer une nouvelle bataille aussi importante que celle de Yalou.

Signé : *Ito.



8 Janvier 1895.

Cherbourg, 1871 - Paris, 1959.



Le Capitaine Charles, Émile Bertin, le fils aîné de Louis, Émile Bertin, pris par le célèbre Photographe japonais Riyo Maruki (1850-1923) domicilié à Tokyo, quartier de Shiba.

Le colonel Charles Bertin, de la Promotion de Cronstadt, Saint-Cyr : 1890/1892.

Un spécialiste éminent de l'Extrême-Orient, après un 1^{er} séjour dans l'Empire du Soleil Levant avec ses parents de 1886 à 1889 il sera présent dans le cadre des Missions Militaires Françaises au Japon : de 1904 à 1906 - Guerre de Mandchourie - et de 1909 à 1912 - Attaché Militaire à l'Ambassade de France à Tokyo -.

© Collection Privée Hervé Bernard.

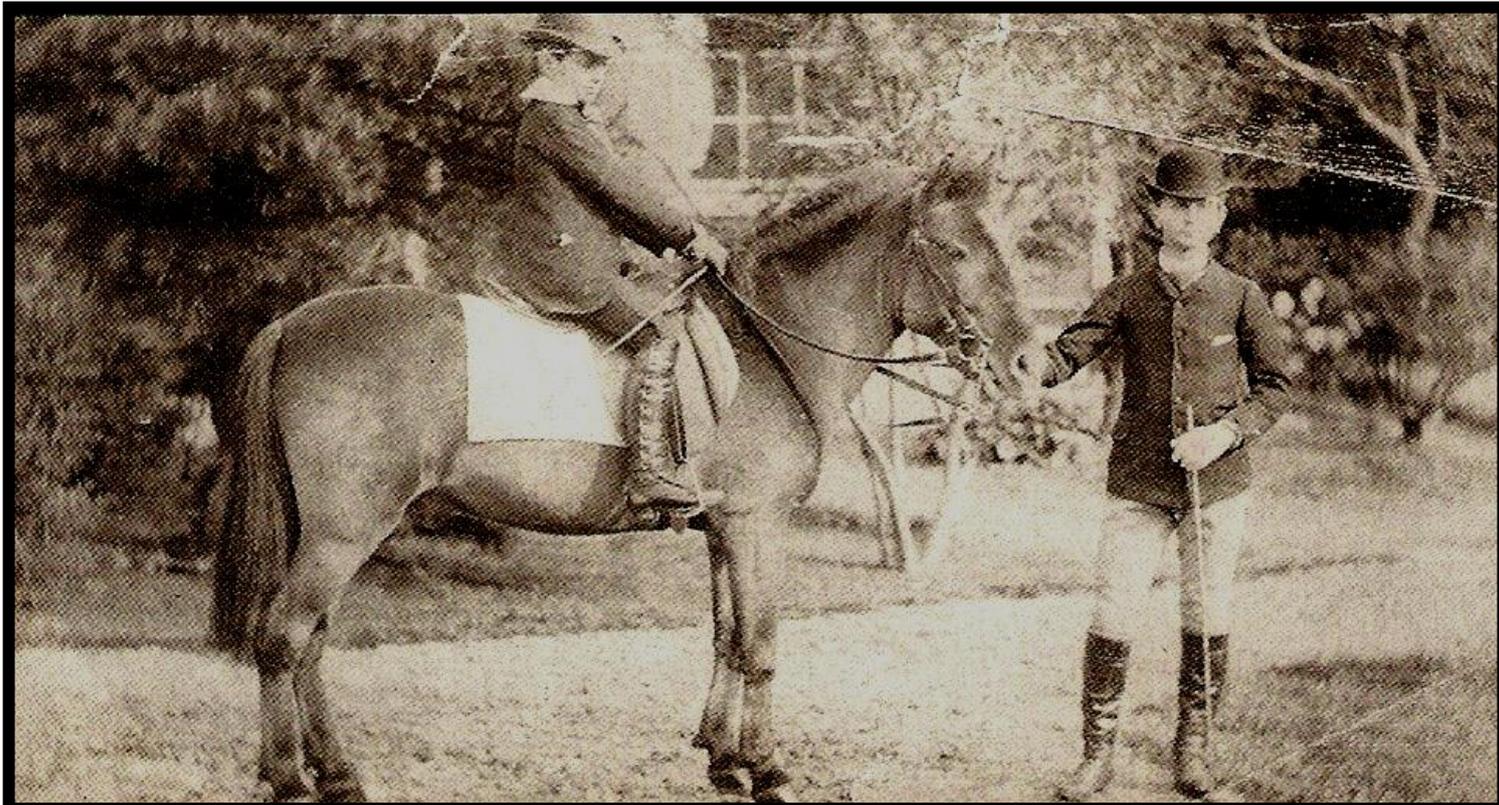


Anne-Antoinette dite Anna Bertin,

Fille d'Émile Bertin et sœur cadette des colonels Charles (Saint-Cyr) et Henri (AX) Bertin. Anna Bertin était vive d'esprit, artiste, d'une prodigieuse mémoire elle parlait couramment le Japonais. La seule des enfants d'Émile Bertin que je n'ai pas connue, car décédée avant ma naissance.

Photo Suzuki, 1886, Japon.

© Collection Privée Hervé Bernard.



Charles Bertin debout tenant la bride de son joli poney que lui a offert le gouvernement Japonais ; en selle : son frère Henri Bertin (futur X). Cette photographie d'époque a été prise dans la Propriété de Shiba (quartier de Tokyo) où il passa trois années (1886-1889) avant de quitter le Japon pour la France un an avant ses parents, son frère Henri et sa sœur dite Anna, dans le but de préparer son entrée à l'École militaire de Saint-Cyr.

La famille d'Émile Bertin aux domiciles des grands dignitaires du Japon, à Tokyo, Hiver 1887.



Comte puis Marquis Inouye Kaoru
Ministre des Affaires Étrangères.

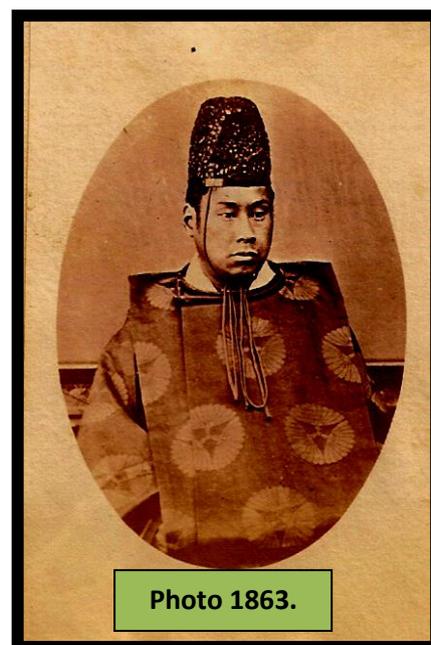


Photo 1863.

Prince Arizugawa Taruhito
Famille du Mikado.

Tokio 21 Mai 1887.

Hiver assez animé; un bal
costumé extrêmement réussi et curieux
chez le C^{te} Ito: on y a vu la
Collection complète des anciens
Costumes du pays, masculins et

féminins depuis le XIII^e siècle - Grandes
représentations de théâtre, non moins
curieuses au point de vue historique
chez le C^{te} Inouye. A un grand bal
chez les princes Arisugawa, nous avons

(© Collection Privée Hervé Bernard).

de votre
Émile Bertin

Extraits, d'une lettre de quatre pages d'Émile Bertin datée du 21 mai 1887.
«Hiver assez animé, un bal costumé extrêmement réussi et curieux chez le comte Ito (Hirobumi): on y a vu la collection complète des anciens costumes du pays, masculins et féminins depuis le XIII^e Siècle - grandes représentations de théâtre, non moins curieuses au point de vue historique chez le comte Inouye (Kaoru). A un grand bal chez les Princes Arisugawa - Taruhito et Takehito - de la famille du Mikado..... »

Signé : Émile Bertin.

Nota : Le comte Inouye Kaoru, Ministre des Affaires Étrangères, dont il est question dans la lettre était un des plus fidèles serviteurs du Mikado. Aussi à la formation de la nouvelle noblesse a-t-il été créé comte pour services rendus. Il portait sur son corps, sur sa tête et sa figure, de la lèvre au milieu de la mâchoire, de larges balafres de sabres reçues lors de la révolution faite en faveur du Mikado.

(© Collection Privée Hervé Bernard)



BLASON DE LA FAMILLE DU MIKADO
(© Collection Privée Hervé Bernard - unique au monde).

Louis, Émile Bertin L'Empereur Mutsuhito et l'Impératrice Haruko

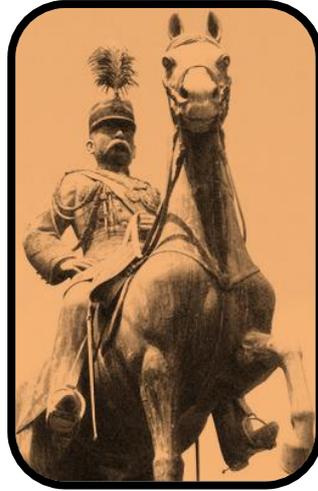
Une profonde estime, voire une amitié sincère, existait entre l'empereur et son conseiller particulier qui s'était mis à parler le japonais avec lui ! Lors de la dernière entrevue, l'empereur Mutsuhito et l'impératrice Haruko présentèrent en cadeau à Émile Bertin, en reconnaissance de la gratitude du Japon, deux superbes et grands vases de bronze niellés d'or, pesant chacun 18 kilos, portant au col le chrysanthème impérial. Le mikado et la « mikadesse » ne manquèrent aucune occasion, pendant le séjour d'Émile Bertin au Japon, de lui témoigner de délicates attentions, notamment ils lui offrirent tout naturellement, lors d'une audience privée, un remarquable nécessaire de fumeur avec pipe en bambou et argent ciselé, le coffret avec petits tiroirs était en laque, ornementation d'or et d'argent délicatement travaillé de tortues, grues, pommes de pin sylvestre, personnages réalisés dans le goût exquis de l'art japonais par de dignes représentants de ses plus habiles artistes. Photo, ci-dessous :



Émile Bertin connaissait fort bien le Prince de Komatsu et sa famille et sera reçu chez eux à plusieurs reprises :



PRINCE KOMATSU AKIHITO
(1846-1903)

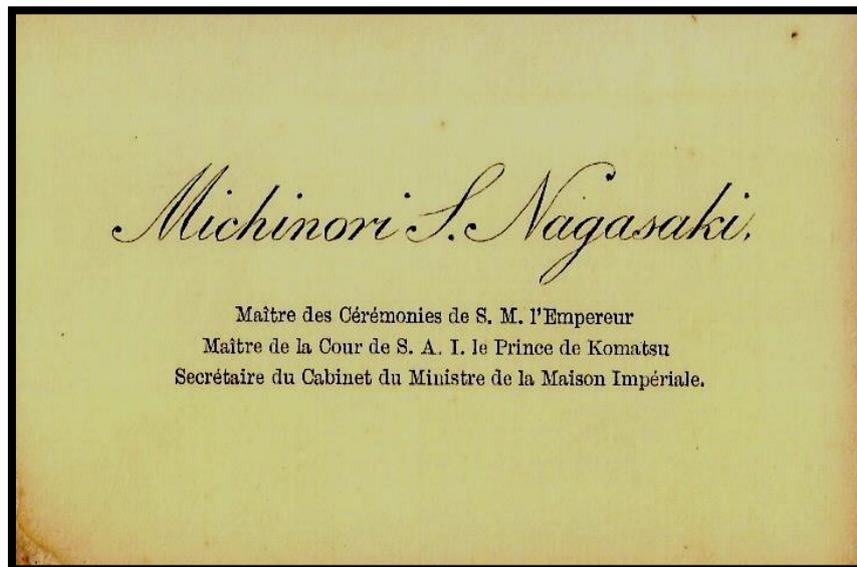


STATUE ÉQUESTRE
DU PRINCE DE KOMATSU
PARC D'UENO - TOKYO.



PRINCESSE KOMATSU AKIHITO
(1852-1914)

PRINCE ET PRINCESSE DE KOMATSU.



CARTE DE VISITE

Michinori S. Nagasaki.

Maître des Cérémonies de Sa Majesté l'Empereur du Japon
Maître de la Cour de Son Altesse Impériale le Prince de Komatsu
Secrétaire du Cabinet du Ministre de la Maison Impériale.

(© Collection Privée Hervé Bernard).

Bibliothèque de Philosophie scientifique

L.-E. BERTIN

MEMBRE DE L'INSTITUT
ANCIEN DIRECTEUR DES CONSTRUCTIONS NAVALES

LA
Marine moderne

ANCIENNE HISTOIRE
ET QUESTIONS NEUVES



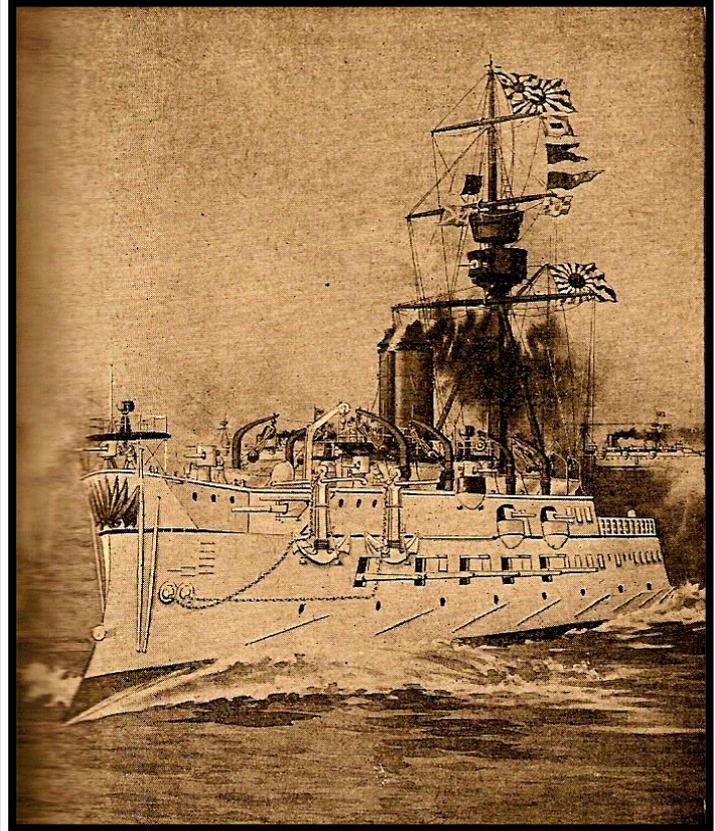
PARIS

ERNEST FLAMMARION, ÉDITEUR

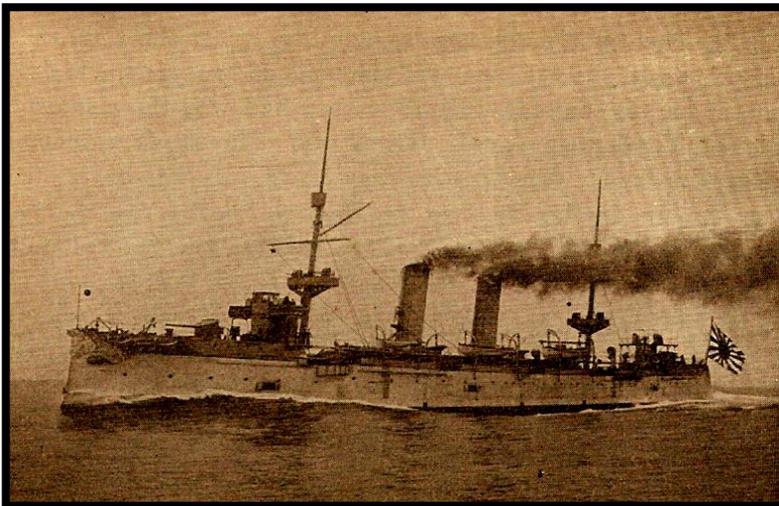
26, RUE RACINE, 26

1910

Droits de traduction et de reproduction réservés pour tous les pays,
y compris la Suède et la Norvège.



Louis, Émile Bertin (1840-1924).
Membre de l'Institut.
Ancien Directeur des Constructions Navales.
« La Marine Moderne » - 1^{ère} édition, 1910.
« Le Matsushima »,
Bâtiment amiral Japonais,
à la Bataille de Yalu, 1894.
d'après une peinture japonaise
extraite de la 2^{ème} édition de 1914
de la « Marine Moderne », de Bertin.
(Figure 12).



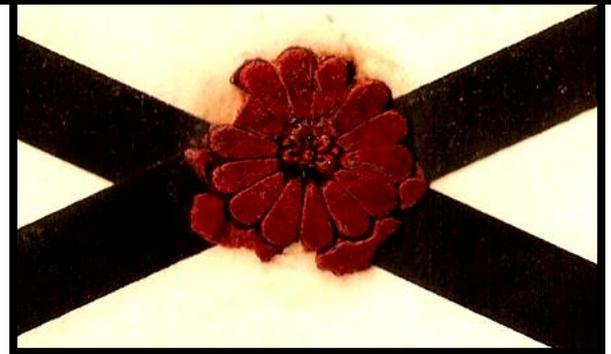
H. J. M. Yoshino à Haiyang. - Le Capitaine Kawabara, Commandant le H. J. M. Yoshino -.
(© Collection Privée Hervé Bernard).



PALAIS IMPÉRIAL DE TOKIO (TOKYO).



S. Tauboo,
Maître de la Maison de S.A.I.
le Prince Nashimoto.



Lettre de Son Altesse Impériale le Prince Nashimoto Morimasa à Émile Bertin.
Texte écrit en Français et signé par le Maître de la Maison de Son Altesse
Impériale le Prince Nashimoto Morimasa (1874-1951). Le dos de l'enveloppe
comporte, au milieu, un cachet de cire aux Armes du Japon, le Chrysanthème.

Tokyo, le 23 décembre 1914.

(© Collection Privée Hervé Bernard).

Le Vicomte Ishii
Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire
de Sa Majesté l'Empereur du Japon

Arasuki Soné
Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire
de S. M. l'Empereur du Japon.

Bertin : Deux cartes de visite.

Courrier recto-verso de Yokohama via Londres à Paris.



Lettre - en provenance de l'arsenal de Kure - à Émile Bertin, Toulon.
Yokohama, 8 Août 1890.



(© Collection Privée Hervé Bernard).

BERTIN : Torpilleurs de 35 m, Chantier de Kobe, essais du « Yaeyama ».
Extrait d'une longue lettre datée de TOKIO (Tokyo) du 22 juin 1889, l'année
précédente de son départ du Japon, en mars 1890.

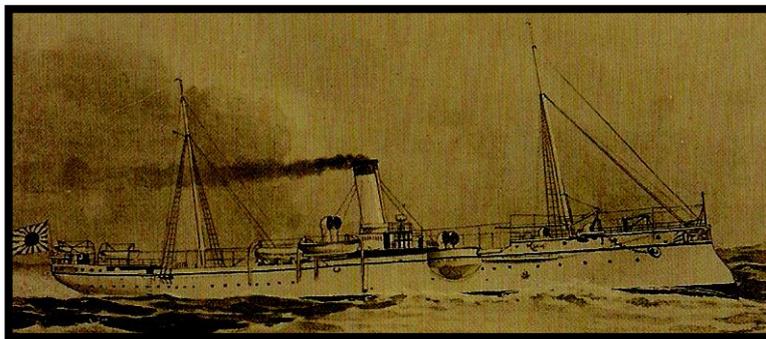
Tokio 22 Juin 1889

n'a fait les lochers, et j'n'ai guère de
 grande préoccupation en ce moment que
 celle des torpilleurs de 35^m, que le Creusot
 nous construit et auxquels il faut éviter
 les malheurs de leurs congénères de France.
 Nous nous félicitons maintenant des
 retards que nous avons rencontrés dans
 l'installation du chantier de Kobe. Il
 faudra ensuite cet automne que les
 essais du Yaeyama réussissent; une
 vitesse de 20ⁿ n'est pas facile à décrocher.

Après, mon cher
 Bertin

(© Collection Privée Hervé Bernard).

Tokio (Tokyo) 22 juin 1889. « ...Je n'ai guère de grosse préoccupation en ce moment que celle des (14) torpilleurs de 35 mètres, que le Creusot nous construit et auxquels il faut éviter les malheurs de leurs congénères de France. Nous nous félicitons maintenant des retards que nous avons rencontrés dans l'installation du chantier de Kobe. Il faudra ensuite cet automne que les essais du Yaeyama réussissent ; une vitesse de 20 nœuds n'est pas facile à décrocher..... ». Signé : Émile Bertin.



YAEYAMA

Cet aviso rapide construit sur les plans de Bertin, éclaircur de 1 609 tonnes, atteindra 22 nœuds aux essais (plus de 40 Km /heure) ce qui pour l'époque était une performance extraordinaire.

Photographed from the oil-painting by Kawamura Kiyō-o, to the order of the Navy Department. The scene represents the Sea-Fight off Haiyang at 11.30 p. m. of September 17th (1894). The First Flying Squadron, after having steamed by the enemy's starboard quarter, veered around to rejoin the Main Squadron, then engaged at close range with the enemy. Noticing however the imminent peril of the *Hiyei* and *Akagi*, the Flying Squadron again steered to port. The war-ship in the centre is the *Akitsuishima*, the one just ahead, the *Takachiho*. They are depicting in the act of veering to port. The two small gunboats to the left of the *Yoshino*, the vessel to the left of the *Takachiho*, are the *Hiyei* (right) and *Akagi* (left). Farthest to the left is the *Saikyō Maru*, to whose right is the *Naniwa*. The Chinese *Yang Wi* is farthest to the right, the *King Yuen*, *Chin Yuen*, *Chen Yuen*, *Tsi Yuen*, *Lai Yuen* and *Chao Yang* following in the order named. The five vessels advancing to the attack represent the Japanese Main Squadron.



**Bertin - au centre l'*Akitsuishima* en plein combat naval.
Guerre Sino-japonaise, Haiyang le 17 septembre 1894.**

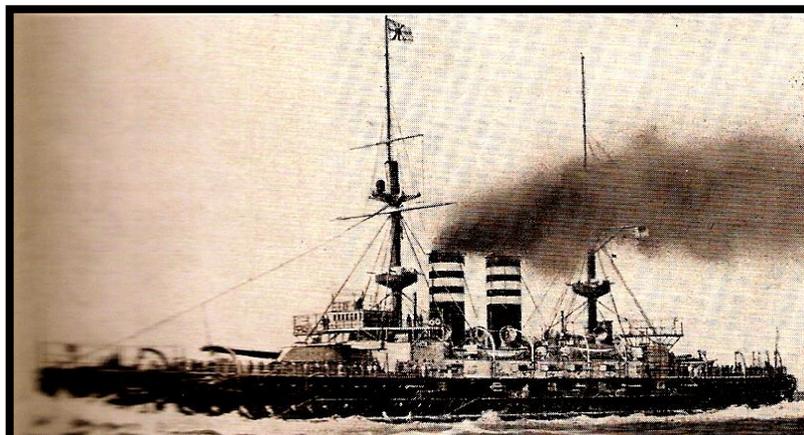


**Vice-amiral
Vicomte Sukenori Kabayama
(Superviseur de la « Bataille de Yalou »)**

« ..Le Steamer *Saikyō Maru* portait un vétéran, grand sabreur des guerres de la restauration impériale, l'Amiral Sukenori Kabayama, devenu l'*alter ego* de l'Amiral Tsugumichi Saïgo au Ministère de la Marine... ».
Extrait de la *Marine Moderne* de Bertin, au chapitre : *Les Dernières Guerres Navales*. 1914.

(© Collection Privée Hervé Bernard).

Bertin - Rappel de la guerre russo-japonaise de 1904-1905.



La Bataille navale de Tsushima fut livrée le 27 mai 1905 et fut, sur mer, la dernière et décisive affaire de la guerre russo-japonaise. L'escadre russe, ramenée de la Baltique par l'amiral Rodjestvensky, venait de quitter les îles Saddle, près de Shanghai, et devait gagner Vladivostok. Le 27 mai au matin, elle se présentait à l'entrée du détroit dit « de Corée » et se trouva aux prises avec toutes les forces de l'amiral Togo, lesquelles entamèrent un mouvement enveloppant contre la première division des cuirassés russes. Grâce à la supériorité de l'artillerie japonaise, quatre ou cinq bâtiments russes furent bientôt hors de combat. L'amiral Togo, qui avait mis son pavillon sur le cuirassé Mikasa de 15 000 tonnes (photo ci-dessus), dirigeait le croiseur Hashidate et deux autres du même type contre une autre colonne russe.

A la nuit, les torpilleurs japonais entrèrent en ligne et coulèrent encore plusieurs bâtiments russes. La bataille continua le lendemain 28 mai, et aboutit à la destruction quasi complète de l'escadre russe.

(© Bertin, Collection Privée Hervé Bernard).

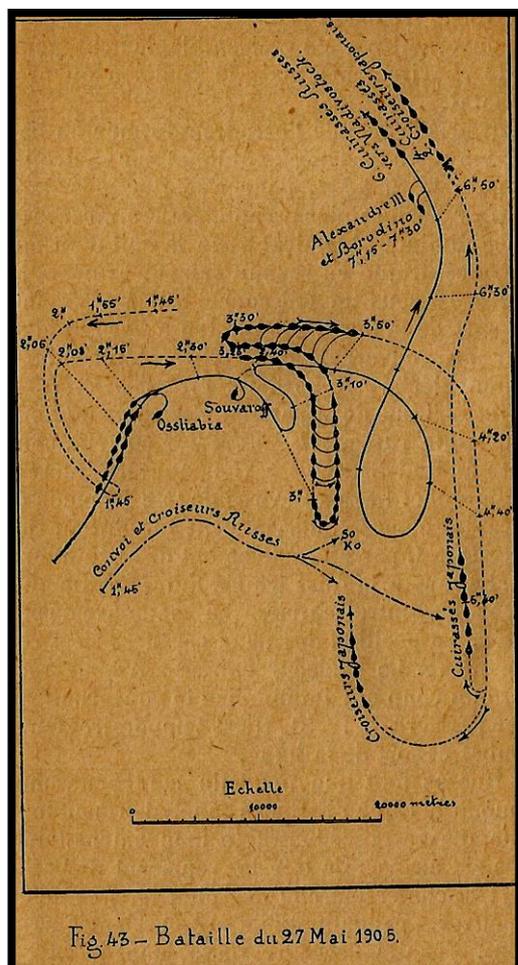


Fig. 43 - Bataille du 27 Mai 1905.

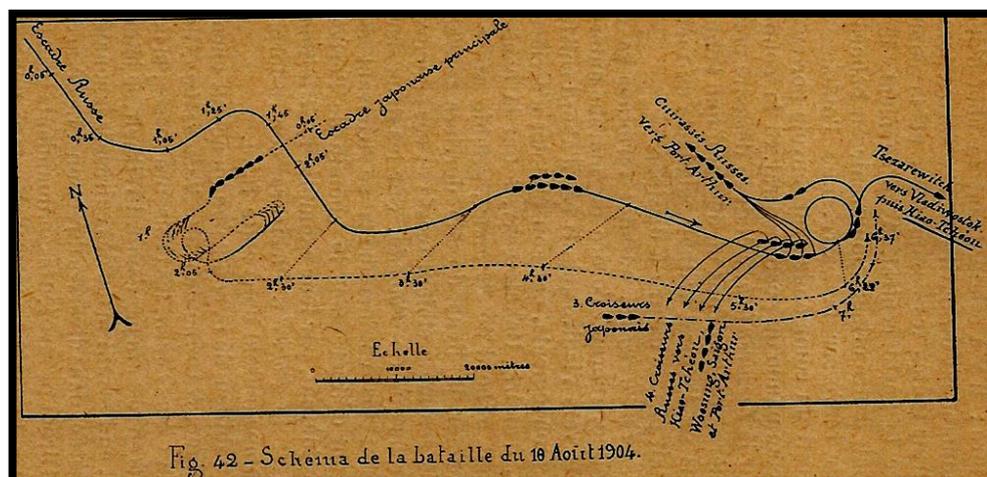


Fig. 42 - Schéma de la bataille du 18 Août 1904.

Extraits du livre de Louis, Émile Bertin :
« La Marine Moderne », 1^{ère} édition 1910,
Chapitre VI - Les Dernières Guerres Navales -
Guerre russo-japonaise

* Ci-dessus - Bertin : opérations devant Port-Arthur, de février à août 1904 - schéma de la Bataille du 18 août 1904.

* A gauche - Bertin : schéma de la Bataille navale décisive de Tsushima du 27 mai 1905.

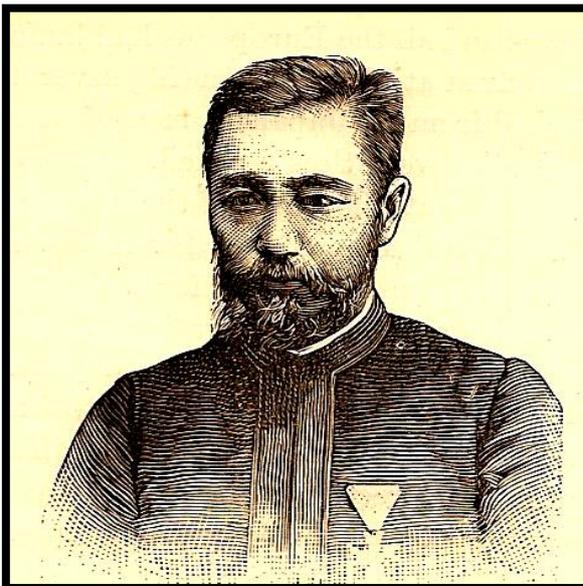
© Collection Privée Hervé Bernard.

Amiral Heihashi Togo.
1857-1912



L'amiral Heihashi Togo est né à Kagoshima (île de Kyushu) en 1857, mort à Tôkyô en 1912.

Fils d'un samouraï du clan de Satsuma et d'abord élève de l'École navale de Haïkaguryo, il alla compléter son éducation maritime en Angleterre. En 1894, quand éclata la guerre sino-japonaise, le capitaine Togo (voir croquis ci-dessous) commandait un croiseur, le *Naniwa*, avec lequel il commença les hostilités contre la Chine en tirant, avant toute déclaration de guerre, le premier coup de canon contre le transport chinois *Kaou-Tching* (voir croquis ci-dessous), qu'il coula avec la plus grande partie de son équipage. Les services rendus par Togo au cours de cette guerre lui valurent le grade de contre-amiral. Quand éclata la guerre entre le Japon et la Russie, l'amiral Togo eut à commander la première et la plus considérable escadre constituée par les japonais ; il organisa le blocus de Port-Arthur, puis anéantit la flotte russe à la mémorable bataille navale de Tsushima (Croquis page précédente). Il fut ensuite chef de l'État-major des amiraux. A la mort de l'empereur Mutsuhito, il se fit hara-kiri. (Cf. - Larousse 1933.) - © Collection Privée Hervé Bernard.



Capitaine Heihashi Togo.
Commandant du *Naniwa*
à Phungdo,
Guerre sino-japonaise, 1894.

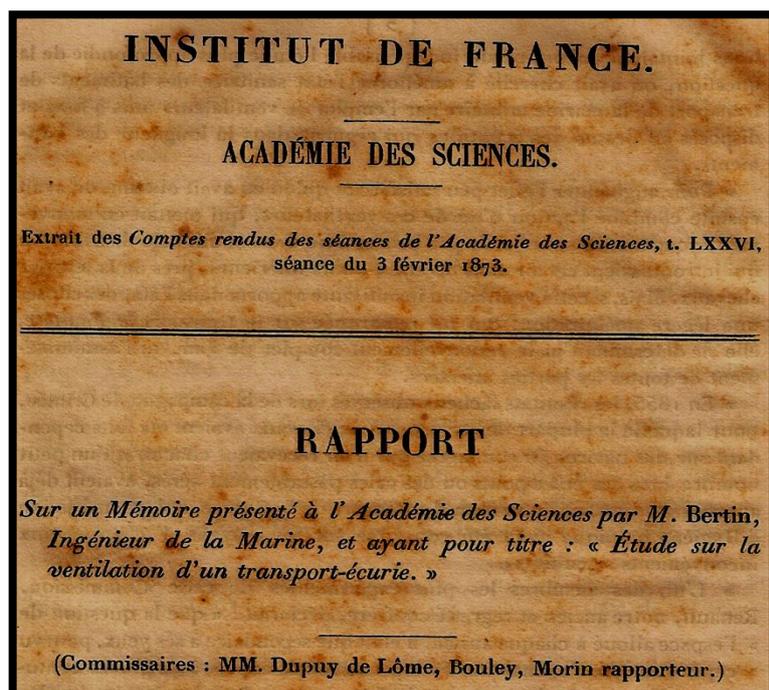
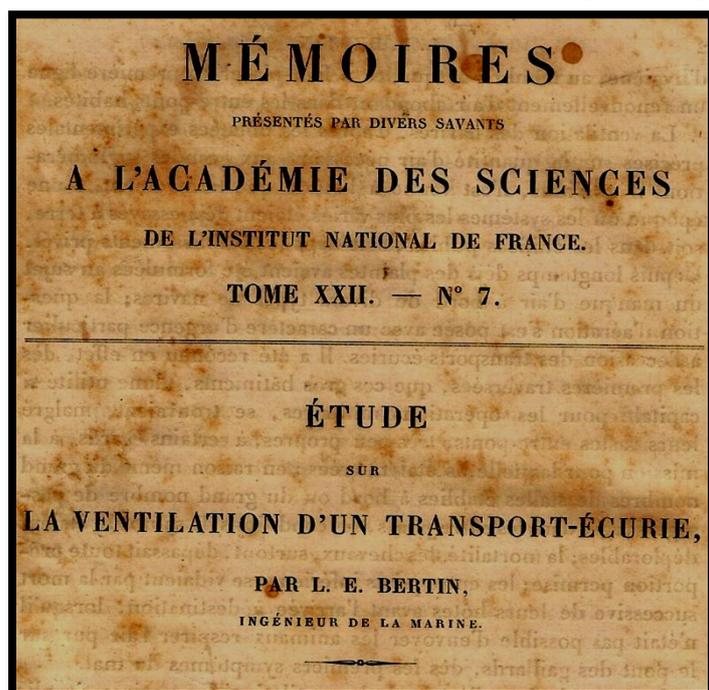
(© Bertin, Collection Hervé Bernard).



Secours portés par le *Naniwa* à des officiers chinois à la suite
du naufrage du transport *Kaou-Tching*.
Guerre sino-japonaise, 1894.

(© Bertin, Collection Privée Hervé Bernard).

1° - Émile Bertin en France

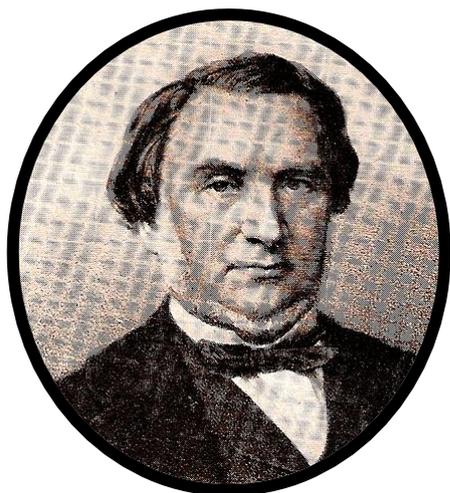


Académie des Sciences.

« ÉTUDES SUR LA VENTILATION D'UN TRANSPORT ÉCURIE - CALVADOS - 1873 »

PAR L. E. BERTIN,
INGÉNIEUR DE LA MARINE.

Commissaires : MM. DUPUY de LÔME, BOULEY.



Dupuy de Lôme.
(1816-1885)

» *Conclusions.* — L'application heureuse que vient de faire M. Bertin des dispositions et des principes connus de la ventilation par simple appel, les résultats remarquables que ses observations ont constatés dans des conditions éminemment moins favorables que celles du service à la mer, montrent, une fois de plus, qu'il n'est presque jamais nécessaire de recourir à l'emploi des moyens mécaniques, toujours plus compliqués, plus assujettissants et plus onéreux que le système simple et rationnel de l'appel.

» Si enfin de semblables résultats ont été obtenus facilement et à peu de frais sur un bâtiment qui, comme les transports-écuries, présentait des difficultés spéciales et bien plus grandes que tous les autres bâtiments de la flotte et de la marine commerciale, on ne saurait douter que l'emploi de dispositions analogues, convenablement appropriées aux conditions particulières des divers types de navires, ne contribue puissamment à épargner aux équipages de la flotte et aux troupes embarquées les dangers d'infection, d'asphyxie et de propagation des maladies épidémiques, qui les déciment trop souvent.

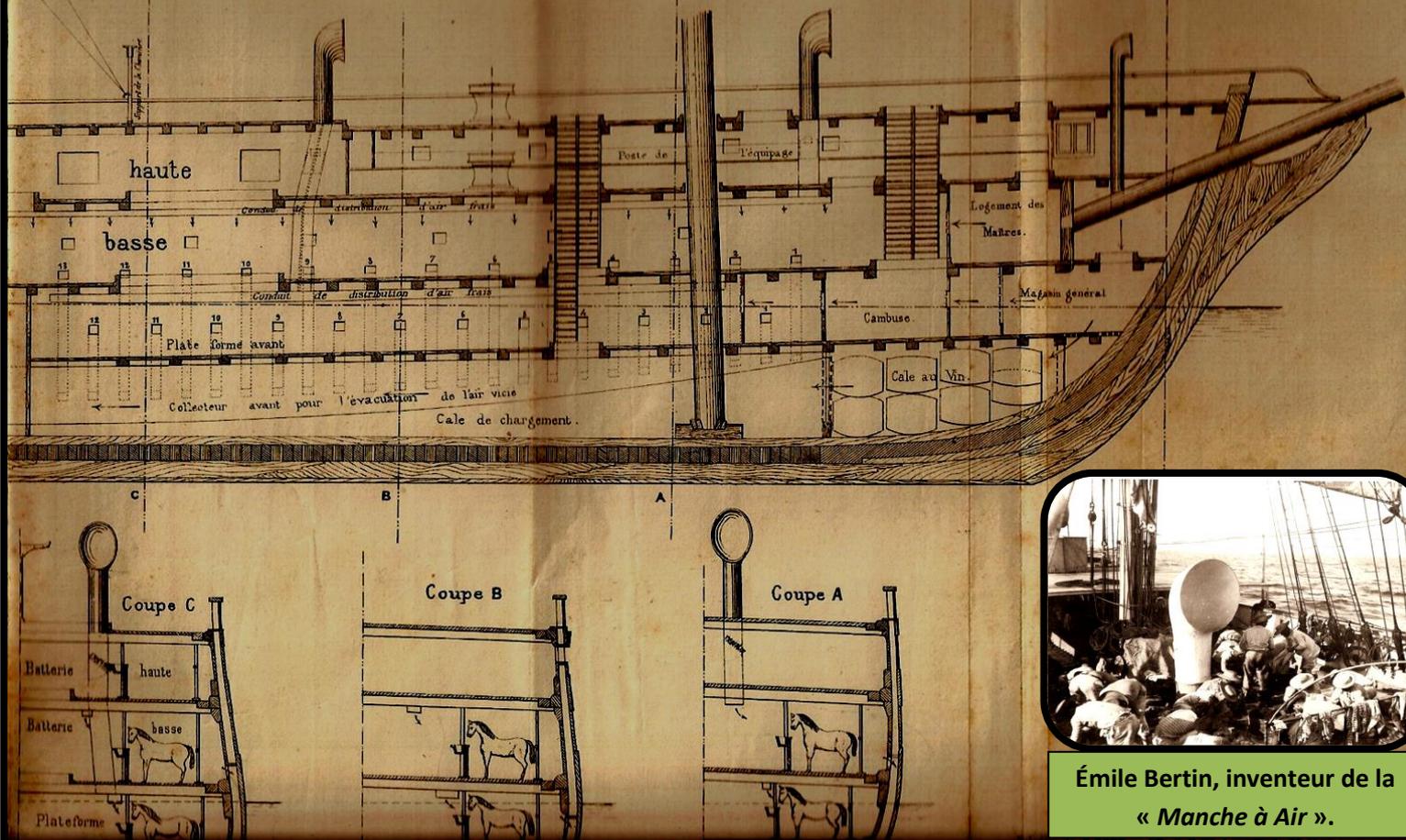
» L'introduction de l'usage des légumes frais desséchés, pressés et conservés a déjà fait à peu près disparaître le scorbut; l'assainissement de l'intérieur des bâtiments complétera l'œuvre bienfaisante vers le succès de laquelle doivent tendre tous les efforts de ceux qui aiment le soldat et le marin.

» Guidé par les données de la science et de l'expérience, M. Bertin aura donc contribué à introduire dans la marine une de ces améliorations importantes, auxquelles l'Académie est toujours heureuse d'accorder une approbation que nous lui proposons de consacrer, en ordonnant l'impression de son Mémoire dans le *Recueil des Savants étrangers*, et en réservant ses droits aux prix des Arts insalubres ou à celui du perfectionnement de la navigation à vapeur. »

Les conclusions de ce Rapport sont adoptées.

CALVADOS. VENTILATION DU CALVADOS.

LONGITUDINALE.



Émile Bertin, inventeur de la « Manche à Air ».

BERTIN : CALVADOS - TRANSPORT ÉCURIE.
Coupe longitudinale de la partie avant du navire.

...Dès 1864, Émile Bertin se fait connaître par d'importants travaux sur l'assainissement et la ventilation des navires à vapeur, en particulier les transports pour éviter les épidémies à bord.

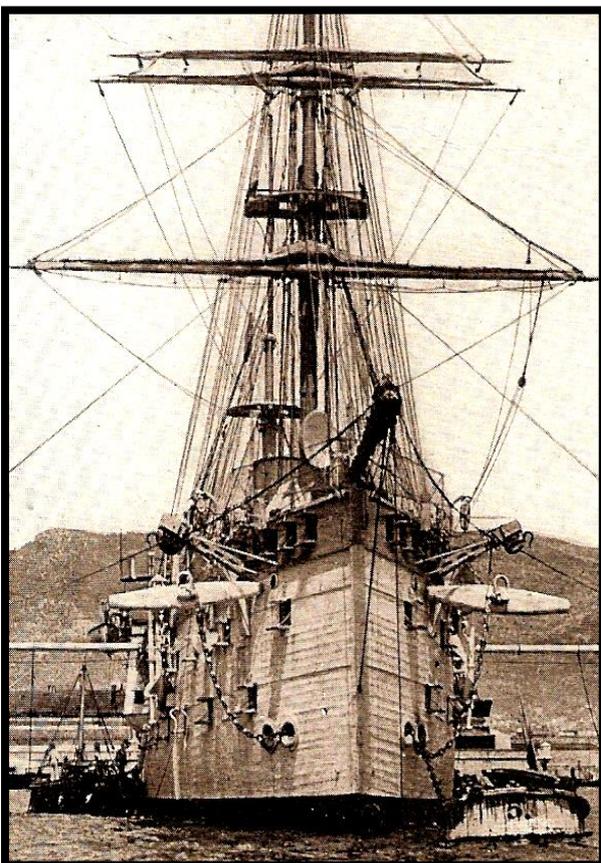
Des essais sont effectués sur les transports de chevaux *Calvados*, et de troupes vers la Cochinchine *Mytho*, bâtiments de sa conception, qui obtiennent un plein succès.

On note aussitôt une grande diminution des malades transportés à bord des navires à vapeur et l'on compte jusqu'à 75 % de mortalité en moins.

Immédiatement, la plupart des principaux types de navires à vapeur de guerre et de commerce seront munis de son système de ventilation.....

Un système de ventilation amélioré sera installé, par la suite, sur l'*Annamite* prototype de navire dit « transport hôpital » destiné aux traversées sous les tropiques dont Émile Bertin suit la construction à Cherbourg après en avoir dressé les plans notamment pour les interventions françaises en Extrême-Orient.

© Collection Privée Hervé Bernard.



Le Transport « ANNAMITE »
dit d'Indochine - rade de Toulon.
© Collection Hervé Bernard

ÉMILE BERTIN - MÉMOIRE SUR LE TRANSPORT LE « CALVADOS »

26 L. E. BERTIN.

on peut éliminer l'échauffement entre ces deux équations, et l'on obtient, entre la vitesse et la consommation de combustible, la relation

$$(3) \quad \frac{U^3}{P} = MK^2, \quad \text{ou} \quad U^3 = MK^2P.$$

Au lieu de la vitesse, si l'on veut faire entrer le débit par heure dans les équations (1), (2), (3), il suffit de poser

$$K \times 3600 \times S = A, \\ M \times 3600 \times S = N,$$

pour obtenir ces équations sous la forme

$$(1') \quad D^2 = A^2 \theta, \\ (2') \quad D \theta = NP, \\ (3') \quad D^3 = NAP^2.$$

L'équation (3') exprime que le débit d'une cheminée d'appel est proportionnel à la racine cubique de la consommation de charbon. Cette équation, écrite sous la forme

$$(4) \quad \frac{D}{P} = \sqrt[3]{\frac{AN}{P^2}},$$

exprime que la quantité d'air extraite par kilogramme de charbon est inversement proportionnelle à la puissance deux tiers de la consommation de charbon.

Si, au lieu de l'échauffement, on élimine la vitesse entre les équations (1) et (2), on obtient l'équation

$$(5) \quad \theta^3 = \frac{M^2}{K^2} P^2 = \frac{N^2}{A^2} P^2.$$

Le cube de l'échauffement est proportionnel au carré de la consommation de charbon.

Cherchons maintenant à appliquer au *Calvados* les formules qui précèdent. Nous avons dans cette opération un double but à

VENTILATION D'UN TRANSPORT-ÉCURIE.

L'équation (3) serait alors

$$U^3 = MK_1^2 P \times \frac{U_m^3}{U_m^3} = MK_1^2 P \frac{(\sum U)^3}{n \sum U^3}.$$

Mais cette formule n'offre qu'une augmentation d'exactitude très-problématique par rapport à l'équation (3), employée avec une valeur de K correspondant à la vitesse moyenne U_m . En effet, K_1 , dans le tableau VII, ne varie pas moins d'une expérience à l'autre que K_2 dans le tableau VIII, et que K_3 , qui sera calculé plus loin, dans le tableau IX. Il faut donc abandonner l'emploi de la vitesse moyenne U_m en raison de la complication inutile qu'elle introduit dans les calculs.

La différence entre θ_m et Θ_m dépend de deux causes distinctes.

Il peut se faire que cette différence tienne seulement à la différence des deux méthodes suivies pour calculer ces deux valeurs moyennes : supposons, en effet, que l'air entre dans les bouches d'appel à une température égale à la température extérieure, c'est-à-dire que l'on ait, en chaque point de la section,

$$\theta = \Theta,$$

θ variant d'ailleurs d'un point à l'autre; d'après la manière dont M et K_2 sont calculées, on a pour moyenne, tantôt

$$\Theta_m = \frac{\sum U \theta}{\sum U},$$

tantôt

$$\theta_m = \frac{\sum \theta}{n}.$$

Ces deux valeurs sont différentes, et, pour appliquer l'équation (3) en faisant

$$M_1 = \frac{U_m \Theta_m}{P}, \quad K_2 = \frac{U_m^3}{\theta_m},$$

il faudrait écrire cette équation (3) sous la forme

$$U^2 = MK_2^2 P \times \frac{\theta_m}{\Theta_m} = MK_2^2 P \frac{\sum U \sum \theta}{n \sum U \theta}.$$

SAV. ÉTRANG. t. XXII. — N° 7.

6

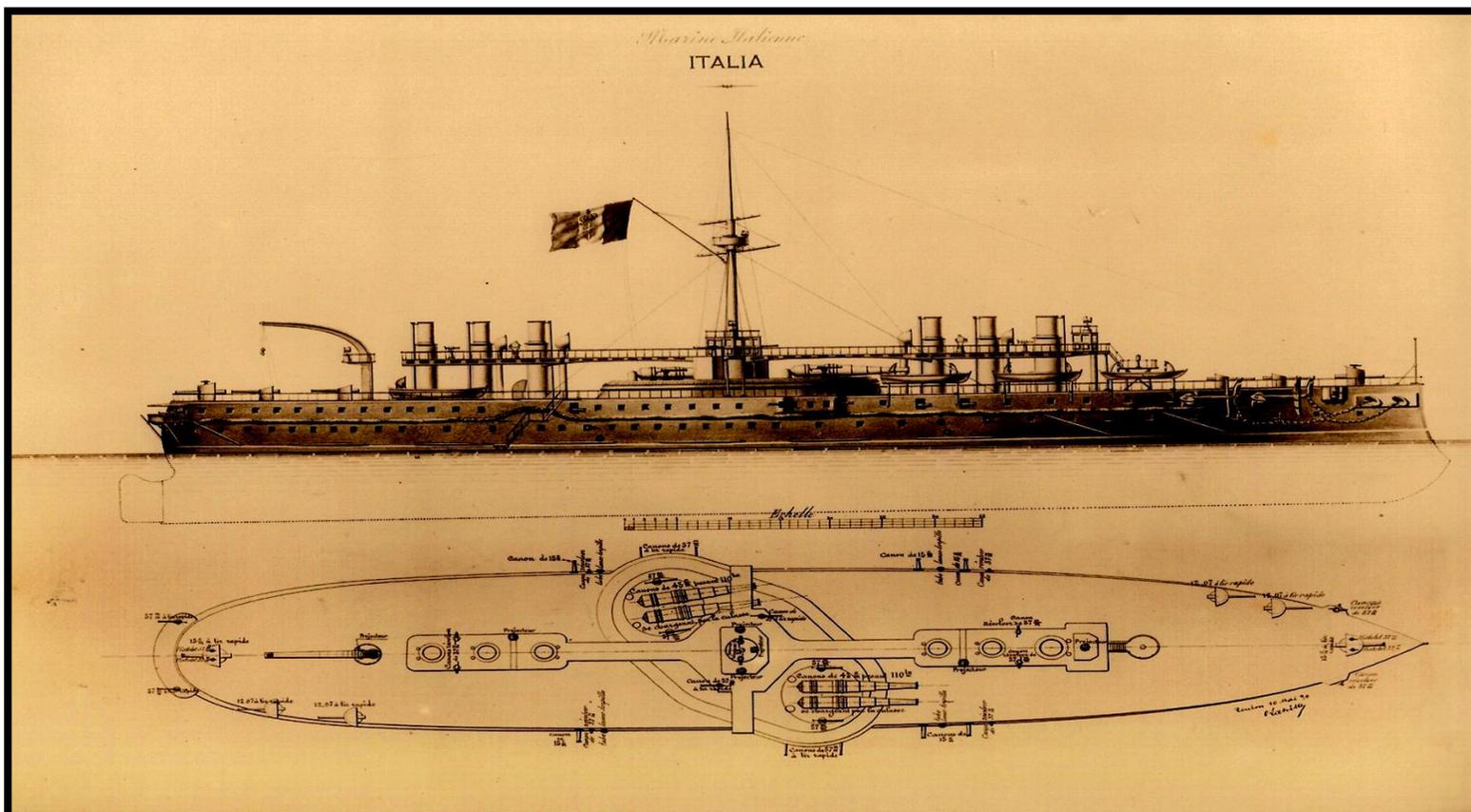
Expériences sur la ventilation du transport-écurie le CALVADOS.

DATES.	CHIFFRE CONSOMMÉ PAR HEURE.	VITESSES OBSERVÉES DEVANT LES MAILLES DE LA BATTERIE.												VITESSES OBSERVÉES DEVANT LES MAILLES DE LA PLATE-FORME.												VOLUMES D'AIR APPELÉ.		VOLUME D'AIR ÉCHAPPÉ PAR LA CHIMÉE.	NOMBRE DE BOIS QUI FAIT S'ÉCHAUFFER L'ÉCURIE.	TEMPÉRATURE M. À L'ÉCURIE.	VITESSE MOYENNE DANS LA CHIMÉE.																																																																																																																																																									
		S. 3. 4. L.	S. 4. 5. L.	S. 5. 6. L.	S. 6. 7. L.	S. 7. 8. L.	S. 8. 9. L.	S. 9. 10. L.	S. 10. 11. L.	S. 11. 12. L.	S. 12. 13. L.	S. 13. 14. L.	S. 14. 15. L.	S. 15. 16. L.	S. 16. 17. L.	S. 17. 18. L.	S. 18. 19. L.	S. 19. 20. L.	S. 20. 21. L.	S. 21. 22. L.	S. 22. 23. L.	S. 23. 24. L.	S. 24. 25. L.	S. 25. 26. L.	S. 26. 27. L.	S. 27. 28. L.	S. 28. 29. L.					S. 29. 30. L.	S. 31. 32. L.	S. 32. 33. L.	S. 33. 34. L.	S. 34. 35. L.	S. 35. 36. L.	S. 36. 37. L.	S. 37. 38. L.	S. 38. 39. L.	S. 39. 40. L.	S. 40. 41. L.	S. 41. 42. L.	S. 42. 43. L.	S. 43. 44. L.	S. 44. 45. L.	S. 45. 46. L.	S. 46. 47. L.	S. 47. 48. L.	S. 48. 49. L.	S. 49. 50. L.	S. 51. 52. L.	S. 52. 53. L.	S. 53. 54. L.	S. 54. 55. L.	S. 55. 56. L.	S. 56. 57. L.	S. 57. 58. L.	S. 58. 59. L.	S. 59. 60. L.	S. 61. 62. L.	S. 62. 63. L.	S. 63. 64. L.	S. 64. 65. L.	S. 65. 66. L.	S. 66. 67. L.	S. 67. 68. L.	S. 68. 69. L.	S. 69. 70. L.	S. 71. 72. L.	S. 72. 73. L.	S. 73. 74. L.	S. 74. 75. L.	S. 75. 76. L.	S. 76. 77. L.	S. 77. 78. L.	S. 78. 79. L.	S. 79. 80. L.	S. 81. 82. L.	S. 82. 83. L.	S. 83. 84. L.	S. 84. 85. L.	S. 85. 86. L.	S. 86. 87. L.	S. 87. 88. L.	S. 88. 89. L.	S. 89. 90. L.	S. 91. 92. L.	S. 92. 93. L.	S. 93. 94. L.	S. 94. 95. L.	S. 95. 96. L.	S. 96. 97. L.	S. 97. 98. L.	S. 98. 99. L.	S. 99. 100. L.	S. 101. 102. L.	S. 102. 103. L.	S. 103. 104. L.	S. 104. 105. L.	S. 105. 106. L.	S. 106. 107. L.	S. 107. 108. L.	S. 108. 109. L.	S. 109. 110. L.	S. 110. 111. L.	S. 111. 112. L.	S. 112. 113. L.	S. 113. 114. L.	S. 114. 115. L.	S. 115. 116. L.	S. 116. 117. L.	S. 117. 118. L.	S. 118. 119. L.	S. 119. 120. L.	S. 120. 121. L.	S. 121. 122. L.	S. 122. 123. L.	S. 123. 124. L.	S. 124. 125. L.	S. 125. 126. L.	S. 126. 127. L.	S. 127. 128. L.	S. 128. 129. L.	S. 129. 130. L.	S. 130. 131. L.	S. 131. 132. L.	S. 132. 133. L.	S. 133. 134. L.	S. 134. 135. L.	S. 135. 136. L.	S. 136. 137. L.	S. 137. 138. L.	S. 138. 139. L.	S. 139. 140. L.	S. 140. 141. L.	S. 141. 142. L.	S. 142. 143. L.	S. 143. 144. L.	S. 144. 145. L.	S. 145. 146. L.	S. 146. 147. L.	S. 147. 148. L.	S. 148. 149. L.	S. 149. 150. L.	S. 151. 152. L.	S. 152. 153. L.	S. 153. 154. L.	S. 154. 155. L.	S. 155. 156. L.	S. 156. 157. L.	S. 157. 158. L.	S. 158. 159. L.	S. 159. 160. L.	S. 161. 162. L.	S. 162. 163. L.	S. 163. 164. L.	S. 164. 165. L.	S. 165. 166. L.	S. 166. 167. L.	S. 167. 168. L.	S. 168. 169. L.	S. 169. 170. L.	S. 171. 172. L.	S. 172. 173. L.	S. 173. 174. L.	S. 174. 175. L.	S. 175. 176. L.	S. 176. 177. L.	S. 177. 178. L.	S. 178. 179. L.	S. 179. 180. L.	S. 181. 182. L.	S. 182. 183. L.	S. 183. 184. L.	S. 184. 185. L.	S. 185. 186. L.	S. 186. 187. L.	S. 187. 188. L.	S. 188. 189. L.	S. 189. 190. L.	S. 191. 192. L.	S. 192. 193. L.	S. 193. 194. L.
6 juillet.....	30M	0,85	0,85	1,00	1,30	1,45	0,95	1,25	0,80	0,99	0,75	0,70	0,80	0,75	0,80	0,76	28000	24500	27500	13,4	122																																																																																																																																																																			
9 juillet.....		0,65	0,90	1,10	1,35	1,40	1,35	1,05	0,80	1,07	0,90	0,70	1,00	1,00	1,10	0,94	23000	27500	28500	13,80	126																																																																																																																																																																			
																	25900	27750		13,6	124	1,33																																																																																																																																																																		
18 juin.....	30M	1,10	1,35	1,25	1,80	1,65	1,75	1,50	1,00	1,43	1,05	1,10	1,30	1,15	1,05	1,13	28500	35600	37600	17,1	168																																																																																																																																																																			
11 juillet.....		0,85	1,10	1,05	1,40	1,50	1,55	1,20	0,90	1,19	0,90	0,95	1,15	0,95	0,85	0,96	23900	25600	27800	12,7	124																																																																																																																																																																			
																	31800	32700		14,9	146	1,54																																																																																																																																																																		
3 juillet.....	50M	0,95	1,35	1,40	1,75	1,70	1,80	1,60	0,95	1,44	1,10	1,05	1,35	1,15	1,10	1,15	28800	30000	36000	17,5	172																																																																																																																																																																			
11 juillet.....		0,90	1,20	1,05	1,50	1,80	1,55	1,45	0,90	1,29	0,85	0,90	1,15	1,10	1,00	1,00	25500	32900	32106	14,6	143																																																																																																																																																																			
																	33950	35353		16,1	158	1,69																																																																																																																																																																		

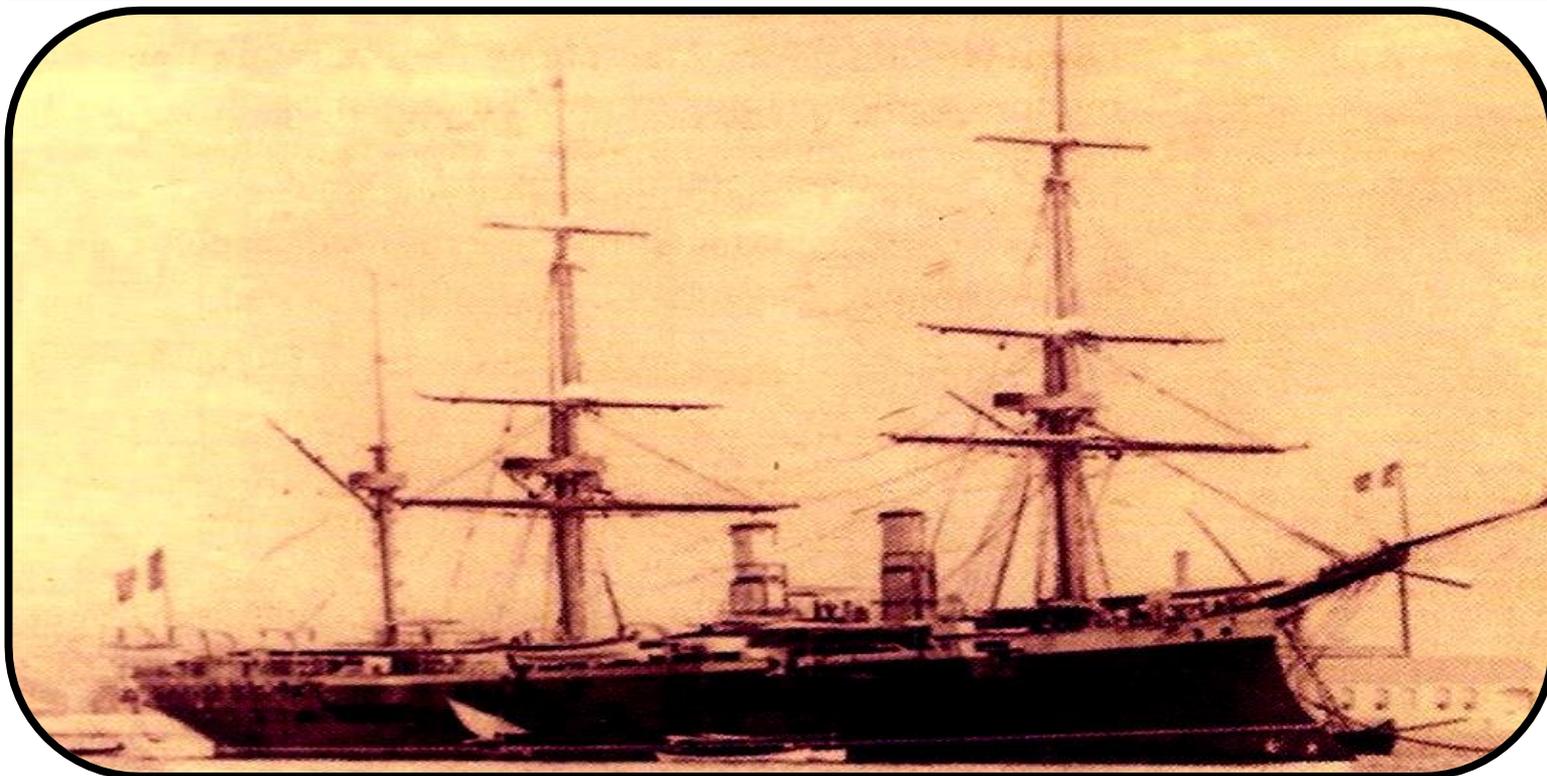
Pages de calculs extraites du Mémoire présenté à l'Académie des Sciences par le savant Émile Bertin. Étude sur la ventilation d'un Transport-Écurie, le *Calvados*. La revue l'illustration, a dit de lui ... *Qu'il était d'une haute culture mathématique, d'un sens critique affiné, sachant chose rare - se dégager des partis pris d'école. En particulier, il s'était plu à approfondir les problèmes multiples que comporte la réalisation d'un navire de guerre moderne.*

© Collection Privée Hervé Bernard.

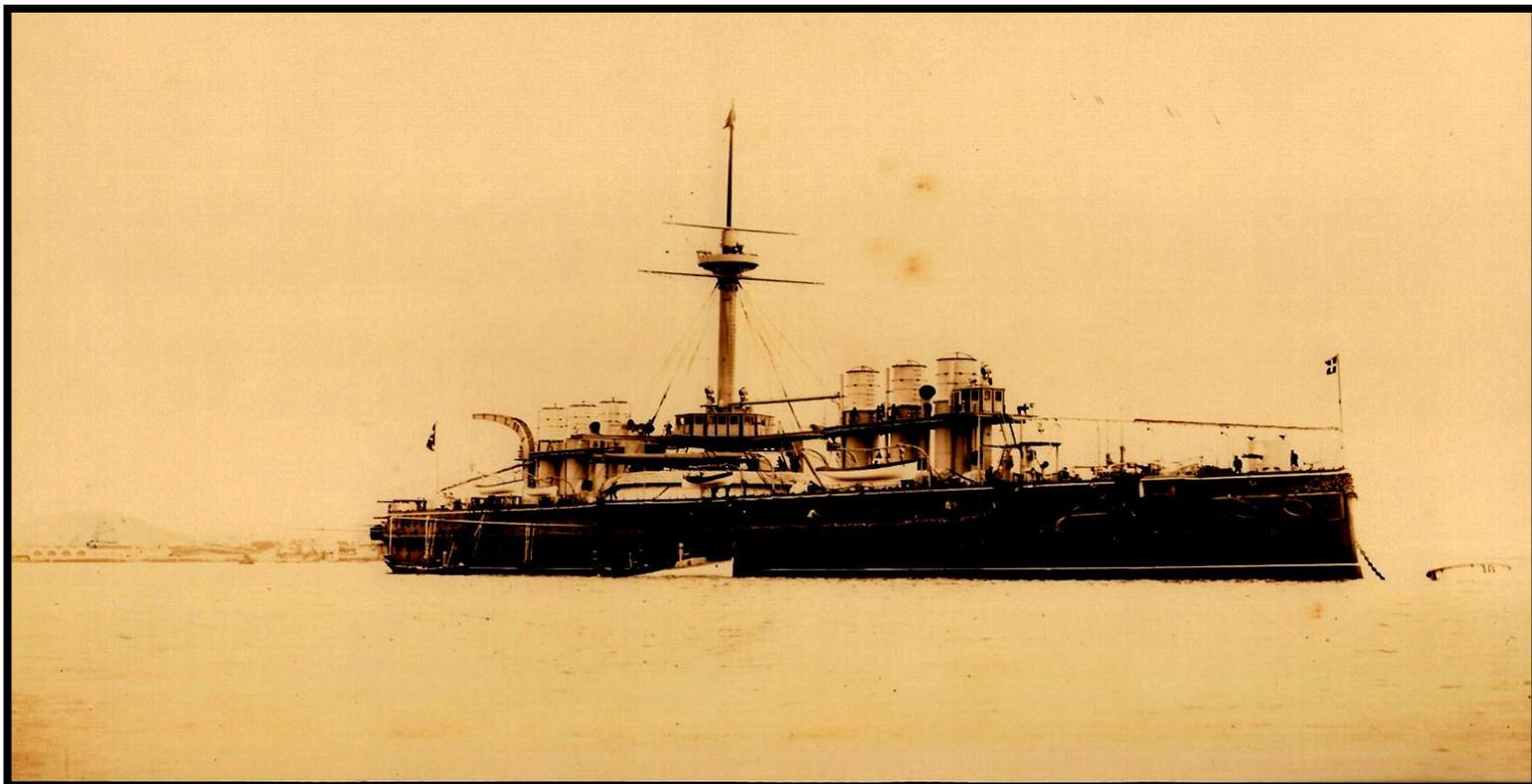
UN SAVANT DE NOTORIÉTÉ UNIVERSELLE – LE CAISSON BERTIN



Bertin : Les premières expérimentations des travaux de son système révolutionnaire de protection des navires par tranche protectrice de la flottaison ou tranche cellulaire dite « Caisson Bertin » seront effectuées notamment par la marine italienne, dès 1875, sur le grand bâtiment *Italia* de 14 000 tonnes. Plan de l'*Italia*. (© Collection Privée Hervé Bernard).



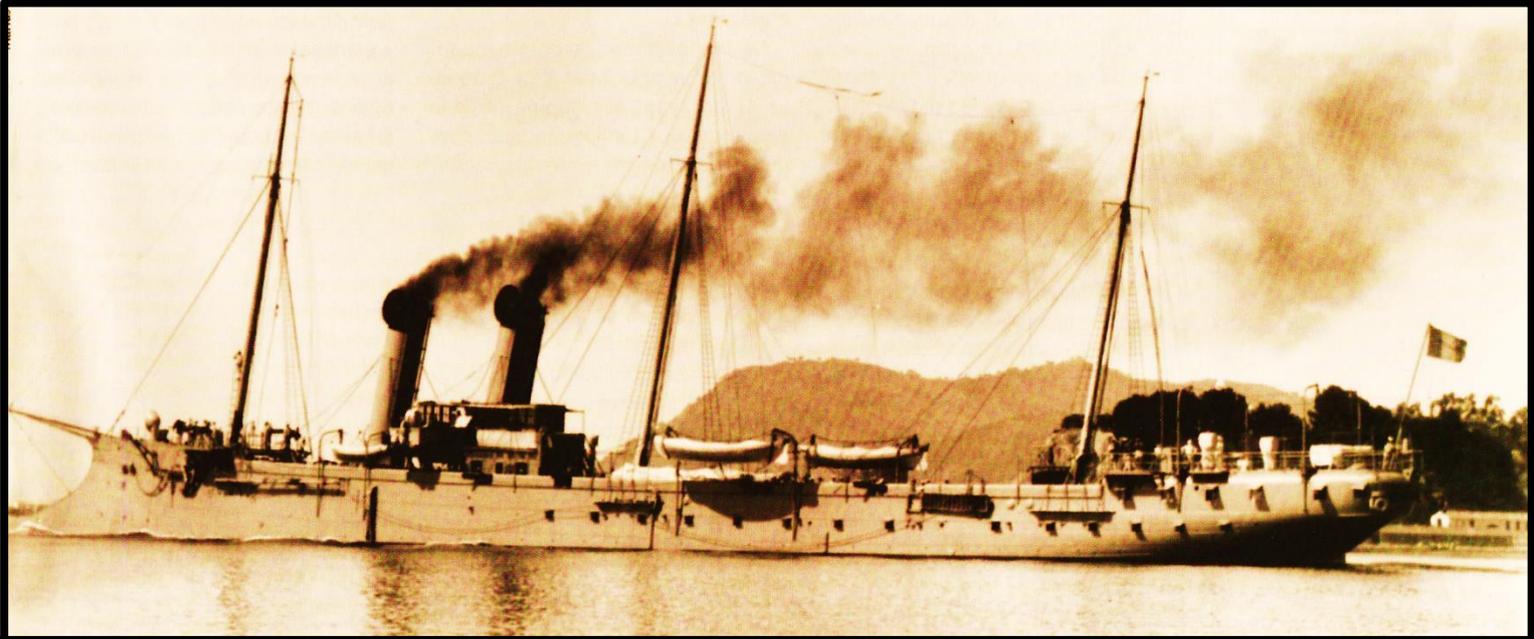
Construction sur les plans de Bertin du *Sfax*, 1^{er} Bâtiment et 1^{er} Croiseur à Tranches Cellulaires. Photo prise après son lancement le 26 mai 1884, à Brest. Son système révolutionnaire est enfin reconnu par les « Marines du Monde Entier ». (© Collection Privée Hervé Bernard).



ITALIA
Marine Italienne.
Photographie, Toulon.
Archives Émile Bertin. (© Collection Privée Hervé Bernard).



MARCEAU
Archives Émile Bertin (© Collection Privée Hervé Bernard).



MILAN

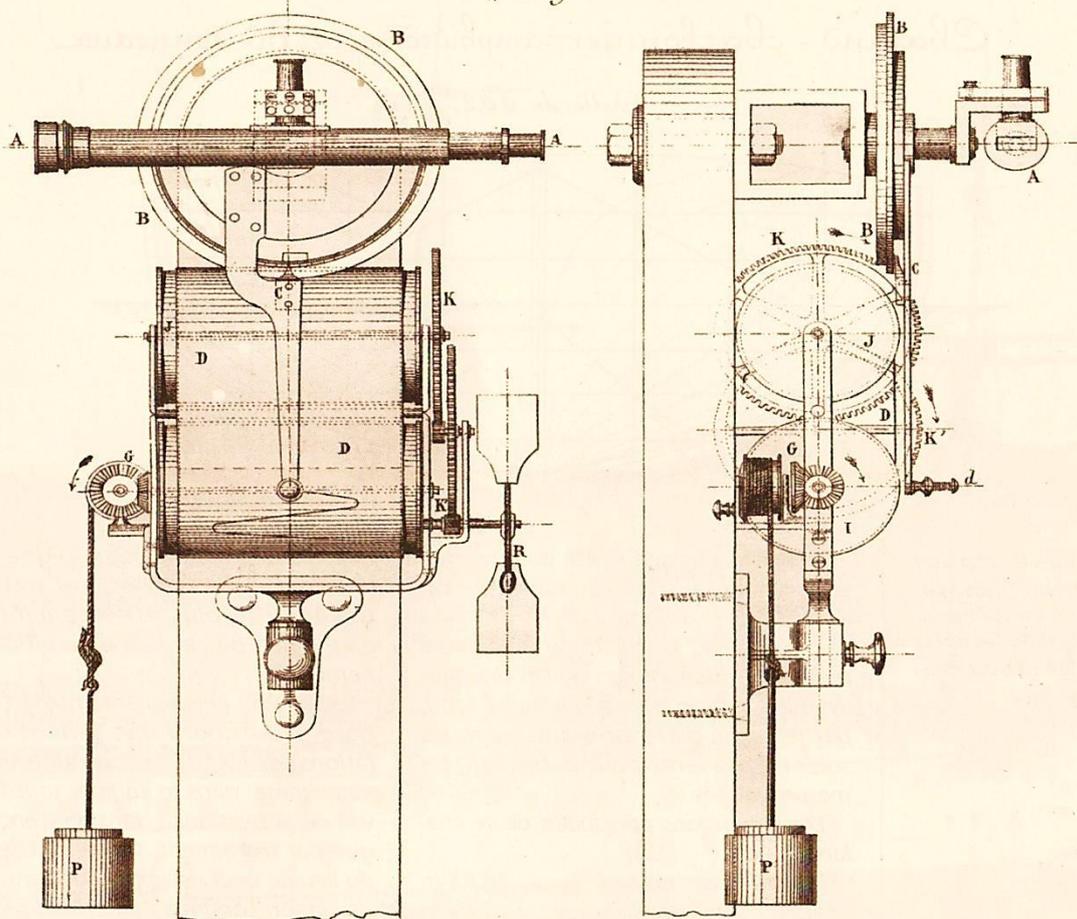
Remarquable « Éclaireur d'escadre », sur les plans de Bertin, un navire de type entièrement nouveau.

Archives - © Collection Privée Hervé Bernard

Observations réalisées à l'aide de son savant et ingénieux « Oscillographe » à bord de la canonnière de 1^{ère} classe le « Crocodile » construite sur les plans de Bertin. Dessin à l'Académie des Sciences, en 1872.

Oscillographe à lunette.

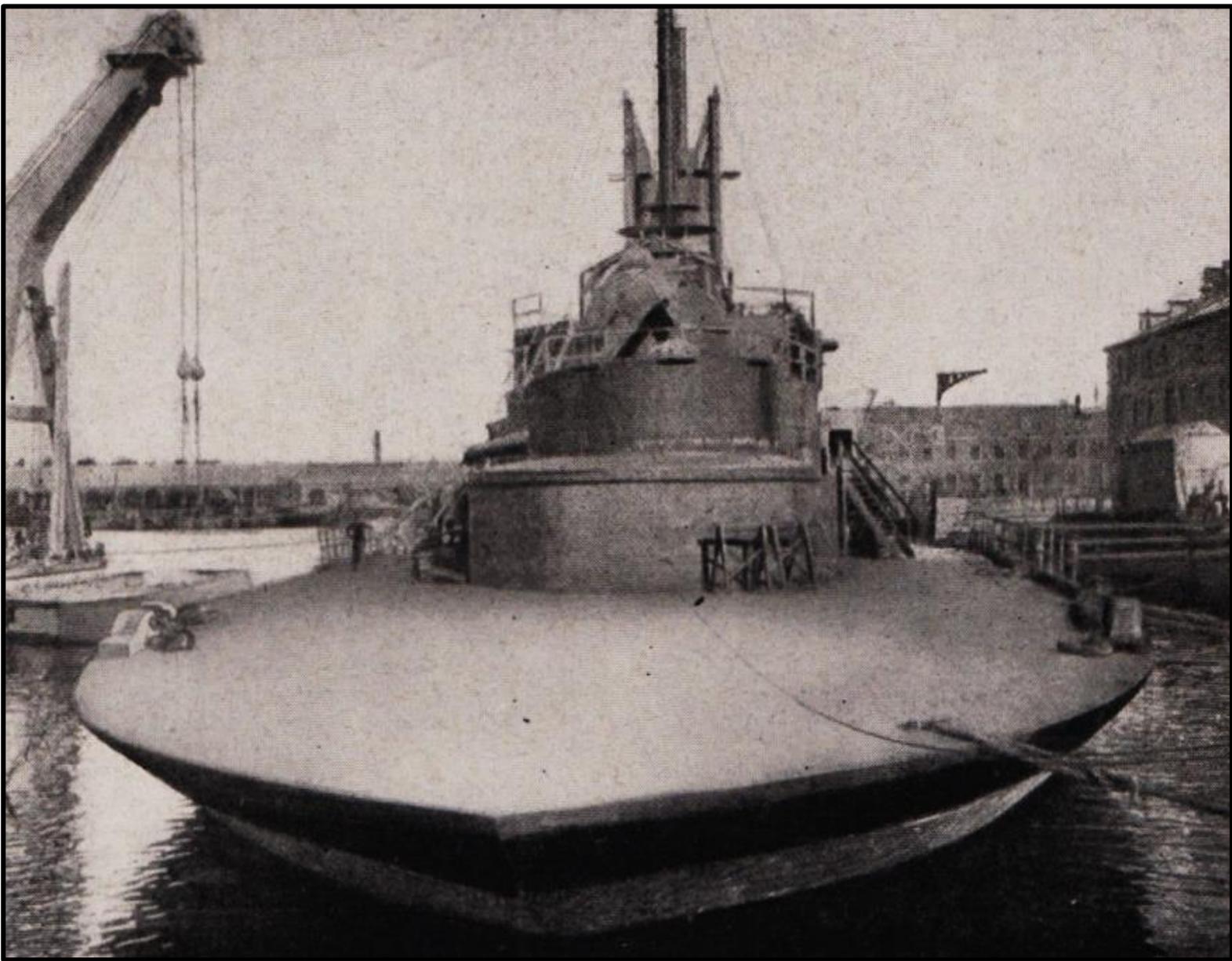
Echelle au $\frac{1}{4}$ de la grandeur réelle.



Légende.

- A. Lunette tenue braquée sur un point très éloigné
- B. Limbe gradué
- C. Alidade fixée à la lunette
- d. Crayon tracour fixé sur l'alidade C
- D. Bande de papier se déroulant sous l'action de l'horloge à ailettes.
- P. Poids moteur de l'horloge à ailettes.

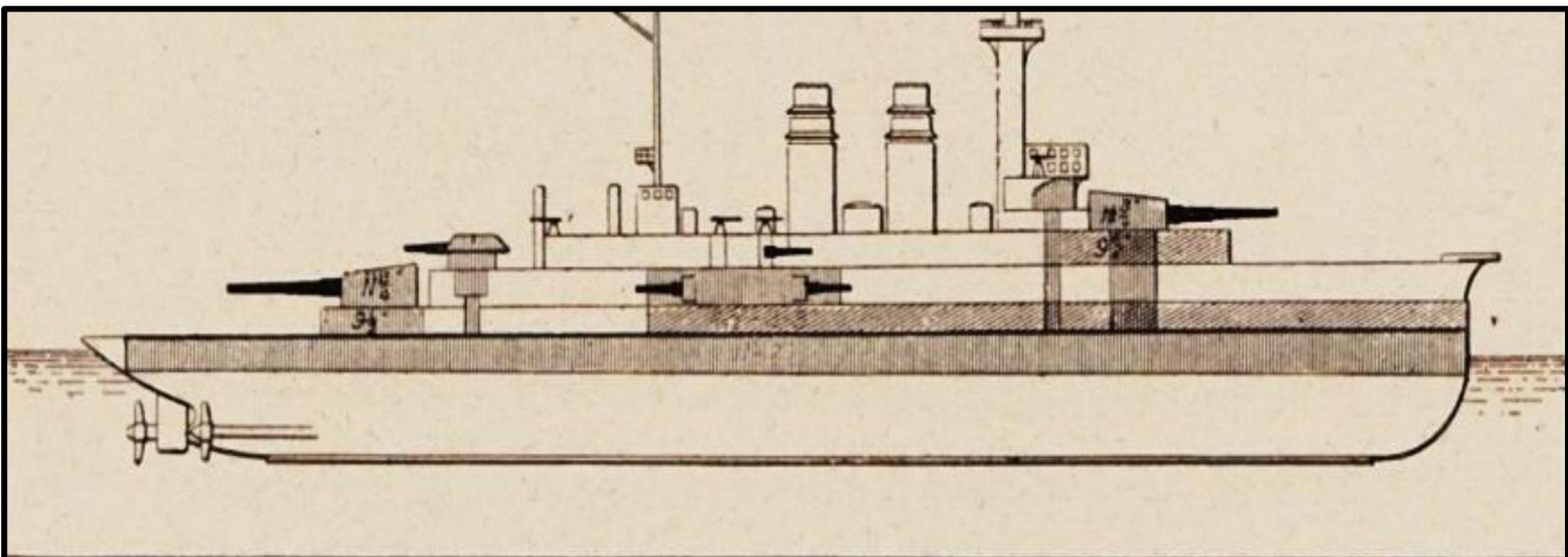
- GG. Engrenage conique transmettant le mouvement du tambour E au cylindre I
- IJ. Cylindres sur lesquels s'enroule le papier
- KK'. Engrenages multiplicateurs { chaque roue a 100 dents
chaque pignon à 9 dents.
- R. Régulateur à ailettes.



HENRI IV

1899 - Arrière du « Henri IV », garde-côtes cuirassé (17 nœuds), armé de 2 canons de 27 cm, et son schéma. Le « Henri IV », de 8 800 tonnes, originale conception de l'ingénieur Bertin, rendu inchavirable par sa formidable stabilité et son cloisonnement cellulaire compris entre deux ponts blindés. On lui reprocha toutefois son faible armement de 2 pièces de 27 cm. et 7 de 14 cm.

© Collection Privée Hervé Bernard.



Émile Bertin Membre de
La Prestigieuse Pontificia Accademia Romana Dei Nuovi Lincei
Roma - Palazzo Della Cancelleria .



Roma 20 Marzo 1877
Chiarissimo Collega

avverta che si provvederò.
Jeri assennò Adunanza,
ed io ebbi l'onore di presenta-
re all'Accademia la sua
utile pubblicazione: Les

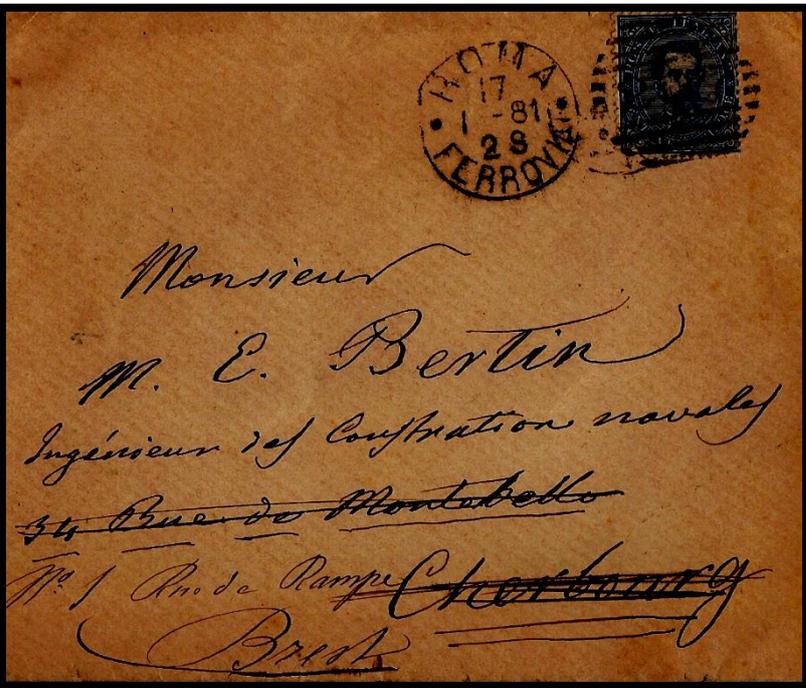
vagues et le Roulis, che
ricevuto avevo con la sopra-
citata nec. Particolare via



Roma 6 Feb. 1879
Chiarissimo Collega

Presentai alla nostra Accademia
dei Lincei la sua nuova Memoria
in autografia intorno alle recenti esperienze
da Lei fatte sull'Annamite e la
Navette, e l'annunziai con una
mia relazione che più disse la
traduzione del bel rapporto del sig.
Dupuy de Lôme all'Accademia delle
scienze di Francia. La mia relazione
sarà stampata negli Atti della nostra
Accademia. Ma poiché per mancanza
di tempo non potevo...

Bertin : Publication : « Les Vagues et le Roulis ».
Mentions des rapports élogieux sur l'« Annamite »
et la « Mouette » par Dupuy de Lôme, de l'Académie
des Sciences.
Extraits des lettres datées de 1877 et 1879, à Rome.
© Collection Privée Hervé Bernard.



Roma 19 del 1881

Nobilissimo Sig. Comandatore

Finalmente, dopo un mese, si sono avuti gli estratti delle materie trattate nella prima sessione di quest'anno della nostra Accademia dei Lincei. Sottofascia giunse quindi quattro esemplari, ed in essi vedrà il suato della Comunicazione che io feci in detta sessione del mio ulteriore lavoro: sur le roulis et le tangage des navires.

Secondo il nostro Statuto, la durata del Presidente di detta Accademia è di due anni, e però giunta al termine del secondo anno mi ritirai dalla svorizia carica, quantunque pregato a restarvi, come meglio avrà veduto dagli Atti, sessione 14 del 21 marzo 1880, pag. 243.

Lettre datée du 13 juillet 1903.



Lettre datée du 24 janvier 1905.



Textes de la Missive, pages suivantes.

(© Collection Privée Hervé Bernard).

Bertin : Communication sur son ouvrage « Le Roulis et le Tangage des Navires ». © Collection Privée Hervé Bernard.

Émile Bertin, Membre ordinaire de l'Académie Pontificale
Romaine des nouveaux Lyncéens, 1905.



PONTIFICIA
ACCADEMIA ROMANA
DEI
NUOVI LINCEI
—♦—
ROMA
PALAZZO DELLA CANCELLERIA

ROMA 24 Janvier 1905

Monsieur l'Ingénieur et très cher Collègue

N. 32 Le dimanche 15 du courant, a eu lieu la deuxième séance publique de notre Académie Pontificale Romaine des Nouveaux Lyncéens, et dans cette séance, à pleins suffrages, on vous a transféré de la classe de nos membres correspondants à celle des membres ordinaires.

Dis que les élections des membres ordinaires, selon le statut académique, pour avoir effet légal, doivent être soumises à la sanction souveraine du Très-Saint Père, le bureau de secrétaire de l'Académie s'est acquitté de son devoir, demandant pour vous cette sanction, que le Souverain Pontife a bien accueilli, comme on voit par le vénérée dépêche n. 9759 du 21. Janvier 1905 de Son Éminence le Cardinal Raphaël Merry del Val, secrétaire d'État de Sa Sainteté.

Je m'empresse de vous renseigner de tout cela officieusement et amicalement, supposant que ces nouvelles réussiraient pour vous de pleine satisfaction.

Monsieur

M. le [redacted]

Paris

Depuis quelques jours vous recevrez la communication officielle de cette promotion, ainsi que le relatif diplôme, et alors vous aurez l'obligeance, suivant la pratique, d'envoyer une lettre de remerciements, qu'on présentera et on lira dans la prochaine séance académique.

Pour ce qui regarde votre mémoire, j'attends avec impressement de connaître si rien ne s'oppose qu'elle soit imprimée sans plus dans nos publications.

Et comme ce mémoire est pourvu de quatre figures, je désire savoir si vous aimez mieux faire exécuter à Paris les clichés relatifs, ou bien si vous préférez que s'en occupe ici à Rome le bureau de notre Académie.

En ce dernier cas, vu qu'on a dessiné ces figures dans une échelle plutôt grande, je vous demande si vous conviendrez qu'on réduise les clichés au tiers $\frac{2}{3}$.

Dans l'attente de votre prompt réponse, je vous prie d'agréer mes sentiments de considération habituelle et d'attachement dévoué.

Très dévoué collègue

Auguste Statuti




 Monsieur Bertin,
 Ingénieur de la Marine,
 rue Montebello
 Cherbourg
 Manche




 Monsieur Bertin
 Ingénieur de la Marine
 Docteur en Droit
 32 rue Montebello
 Cherbourg
 Manche

Ministère
 de la Marine
 et des Colonies

23 juillet

Mon cher Bertin,
 je n'ai point eu le temps de
 vous remercier plus tôt de votre
 mémoire sur les expériences de
 l'oscillographe double à bord du
 « Crocodile ». je le fais ce jour d'hui
 dimanche dans un moment de répit
 quoique pour l'entête de ma lettre
 vous sachiez bien que je suis au
 Ministère.

Versailles le 9 Juin 1877.

Monsieur,

Je vous remercie sincèrement de la peine que vous voulez
 bien prendre pour compléter la Note relative au port
 de Cherbourg et je vous demande la permission de me
 rapporter entièrement à vous pour cela. Il est d'ailleurs
 très probable que vous trouverez les documents en question
 archives du Génie de cette ville, où j'en me souviens d'avoir
 vu un document, d'ailleurs de peu d'importance, relatif
 à un travail du fils de Louis Polard. Lorsque je com-
 muniquai il y a quelques années à Cherbourg à Monsieur
 Deslandes alors Ingénieur en Chef, la copie des dessins
 des anciens ports de Cherbourg, il me dit que cela lui ser-
 vait à comprendre certains vestiges de travaux, dont jusque
 lors il n'avait pas saisi le but. Personne n'est plus
 en position que vous, Monsieur, de pouvoir amasser les an-
 ciennes correspondances dont il s'agit et en tirer toutes les
 conséquences qui peuvent intéresser l'histoire de Cherbourg.
 Quant à moi, la seule chose à laquelle j'tiens, dans
 cette circonstance, c'est la réunion et la publication dans
 votre important recueil de tous les documents établis par
 les services rendus par mes ancêtres à la ville de Cherbourg.
 La Note sur leurs autres services ou sur leur famille

Bertin à Cherbourg: Expérience de l'oscillographe double à bord du « Crocodile ». Lettre datée du Ministère de la Marine à Paris, le 23 juillet 1874. Le Ministre de la Marine et des Colonies est, à ce moment-là, le contre-amiral marquis Louis Raymond de Montaignac de Chauvance. L'extrait de la lettre de droite est daté de Versailles, le 9 juin 1877, et signé de Monsieur Hüe de Coligny descendant du célèbre Amiral de Coligny (1519-1572). Préparation pour Émile Bertin de son prochain ouvrage sur le Port de Cherbourg. © Collection Privée Hervé Bernard.



 Monsieur Bertin
 Ingénieur de la Marine
 Rue Richemont, Hôtel Richemont
 Paris,

L. de Bussy



Paris 8. 1. 81

Mon cher Camarade

Le Ministre m'a chargé de
 vous faire savoir qu'il
 veut vous voir demain
 matin. Il pourra vous
 recevoir à partir de huit
 heures. Nous avons eu hier
 une longue conversation
 dans laquelle j'ai vu (ce
 que je savais bien déjà)

Combien il apprécie vos
 travaux et combien il
 désire que la Marine en
 tire profit. J'espère que
 la construction du croiseur
 qu'on mettra en chantier
 sur vos plans sera poussée
 avec l'activité, de façon
 que vous jouissiez promptement
 de l'honneur qui seules en
 reviendra à juste titre.

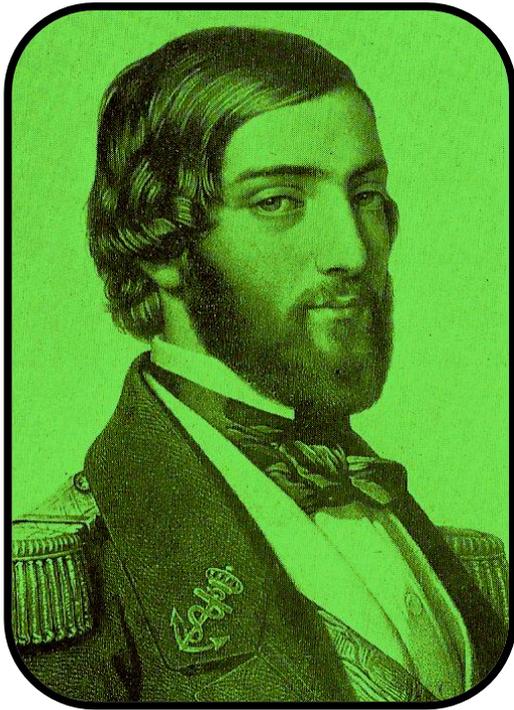
Recevez, Mon cher Camarade,
 l'expression de la haute
 estime et des sentiments

devoués avec lesquels
 je suis
 Votre bien affectionné
 L. de Bussy
 Rue de Jouij. 7.

Lettre d'éloges, datée du 8 janvier 1881, du
 grand Louis Marie Anne de Bussy (1822-1903),
 ingénieur des constructions navales, à l'endroit
 de son camarade de l'X, Louis, Émile Bertin.
 Le Ministre de la Marine et des Colonies est le
 vice-amiral Georges Charles Cloué.

© Collection Privée Hervé Bernard.

Invitation d'Émile Bertin par le Prince de Joinville

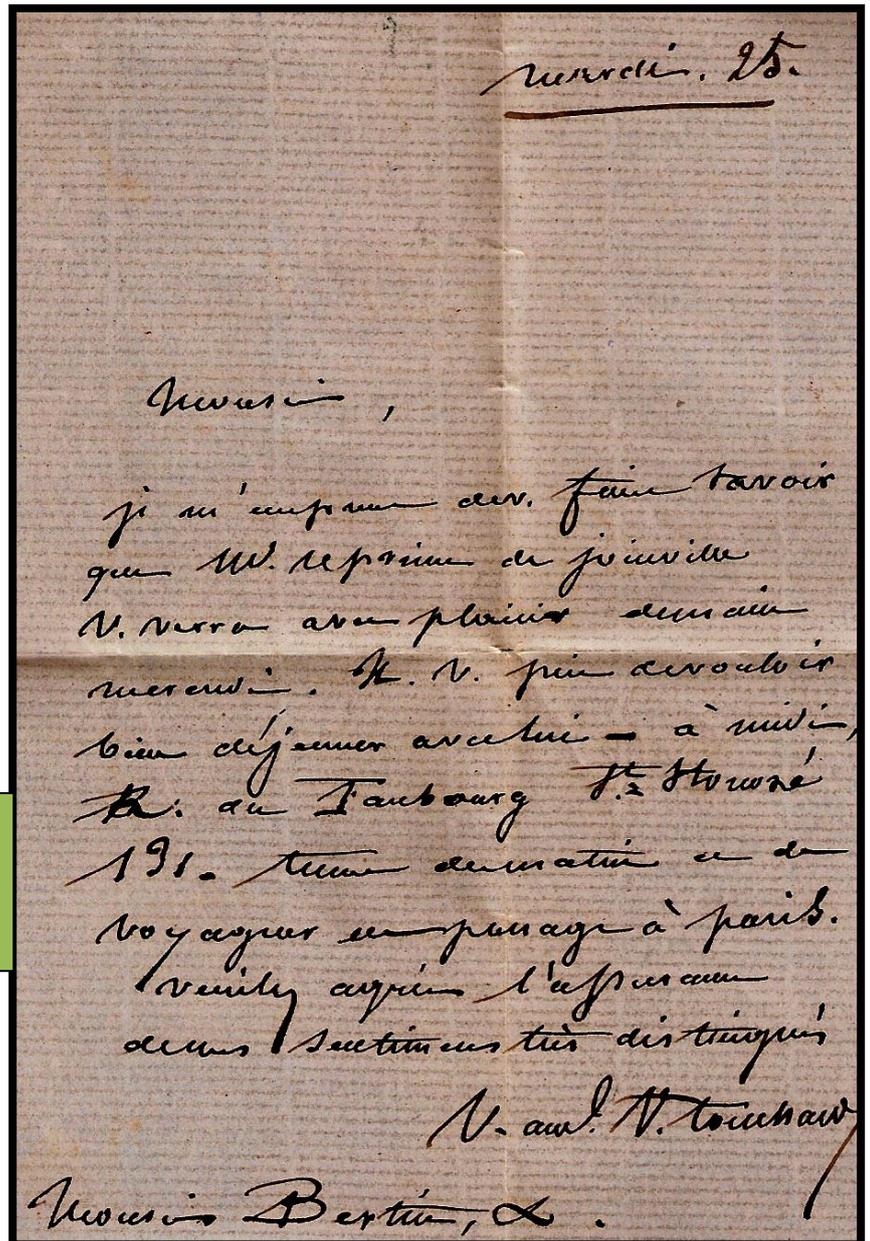


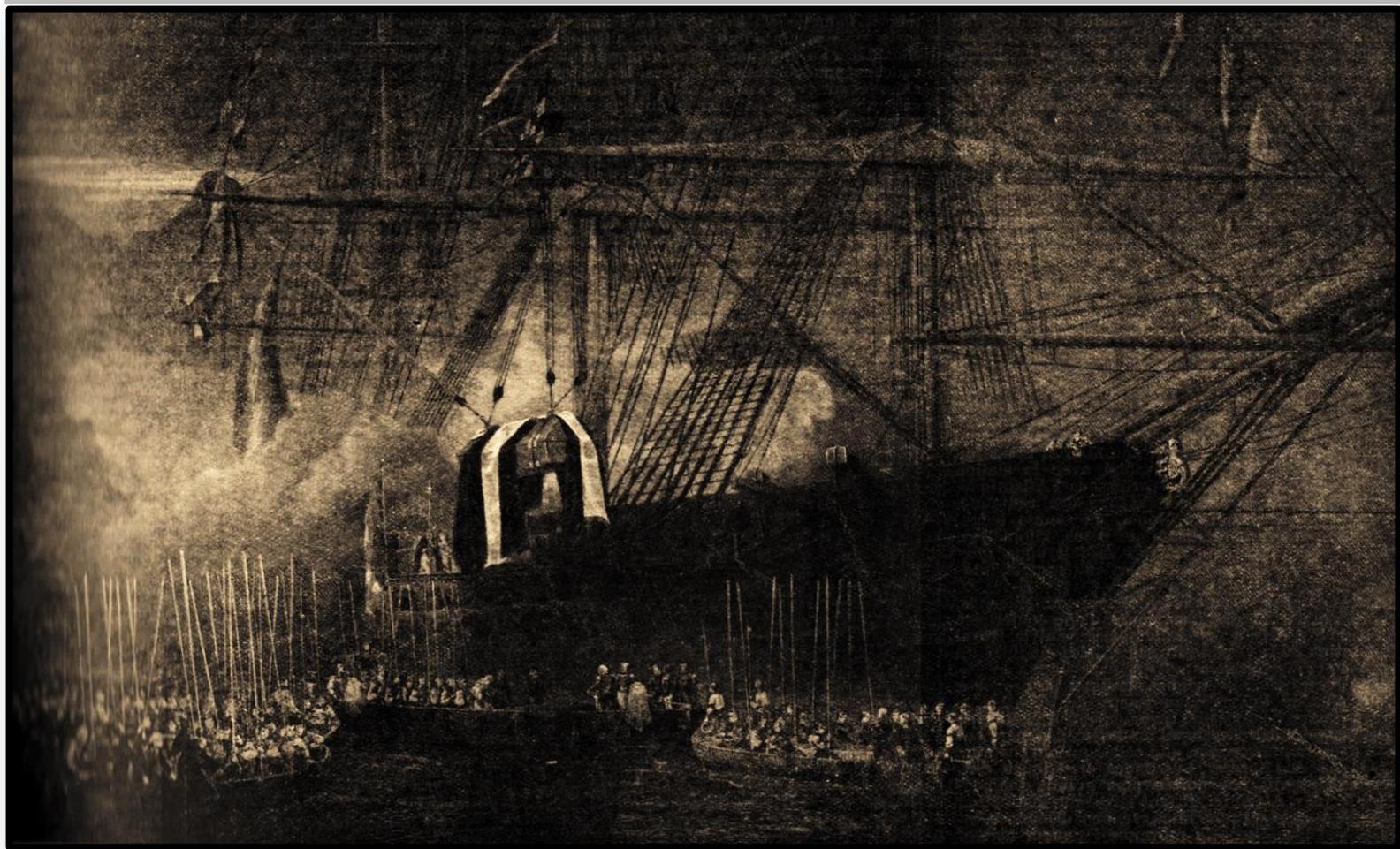
Le Prince de Joinville.
(1818-1900)

TROISIÈME FILS DE LOUIS-PHILIPPE,
VICE-AMIRAL. IL RAMENA EN FRANCE
LES RESTES DE NAPOLÉON 1^{er} en 1840
À BORD DE LA « BELLE POULE ».

Émile Bertin : Invitation à déjeuner de la part de Philippe, Louis, Marie d'Orléans, Prince de Joinville, Le Prince de Joinville avait publié dans la revue des deux mondes d'importantes études sur la marine. Contre-amiral, il prit une part active aux travaux de la Commission supérieure chargée d'organiser la Marine à vapeur et fut un des promoteurs les plus ardents de la transformation de la flotte. Il rencontra à maintes reprises - en tête à tête - Louis, Émile Bertin.

Enveloppe d'une correspondance destinée à Monsieur Bertin, Ingénieur de la Marine, à Brest.
© Collection Privée Hervé Bernard.





Embarquement à Jamestown (Sainte-Hélène) des restes de Napoléon à bord de la frégate la « Belle Poule » du Prince de Joinville, le 15 octobre 1840 – Tableau d'Isabey, gravé par Skelton.



**Exhumation de Napoléon à Longwood (Sainte-Hélène), le 14 octobre 1840
(En présence du Prince de Joinville)
Lithographie de N. Maurin.**



***LA BELLE POULE**

Portant les cendres de Napoléon 1^{er}, mouillée devant Sainte-Hélène, prête à appareiller pour la France
(Dessin de Durand-Brager) – © Collection Privée Hervé Bernard.

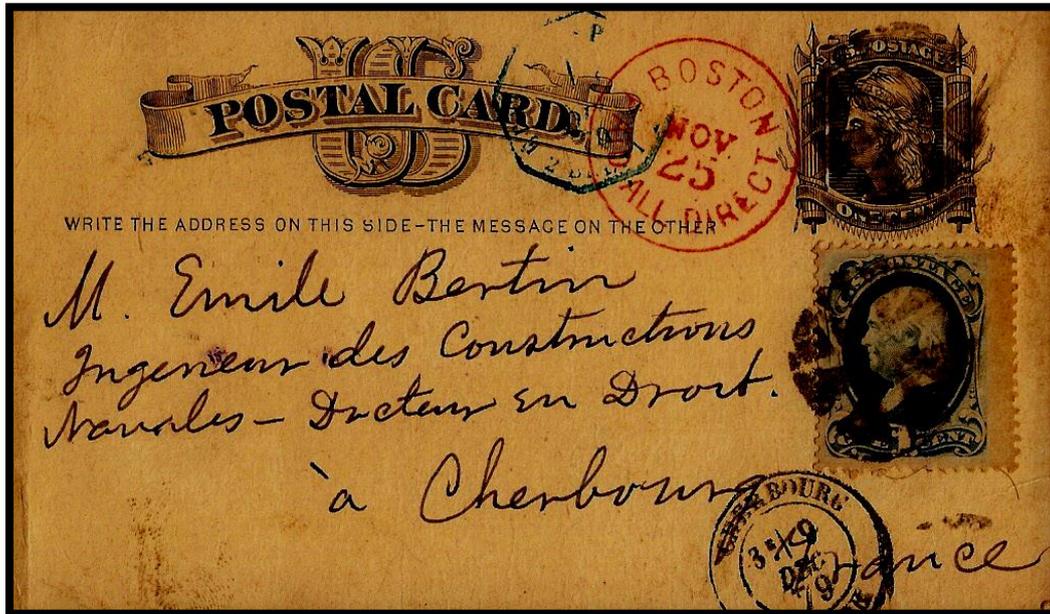


Bertin - Enveloppe avec « Cachet de Madrid, Mars 1915, et Cachet de la Poste, Paris R. P. Étranger, daté du 22 Mars 1915 » - « À son Excellence Monsieur E. Bertin, Membre de l'Institut, 8 Rue Garancière. Paris ».

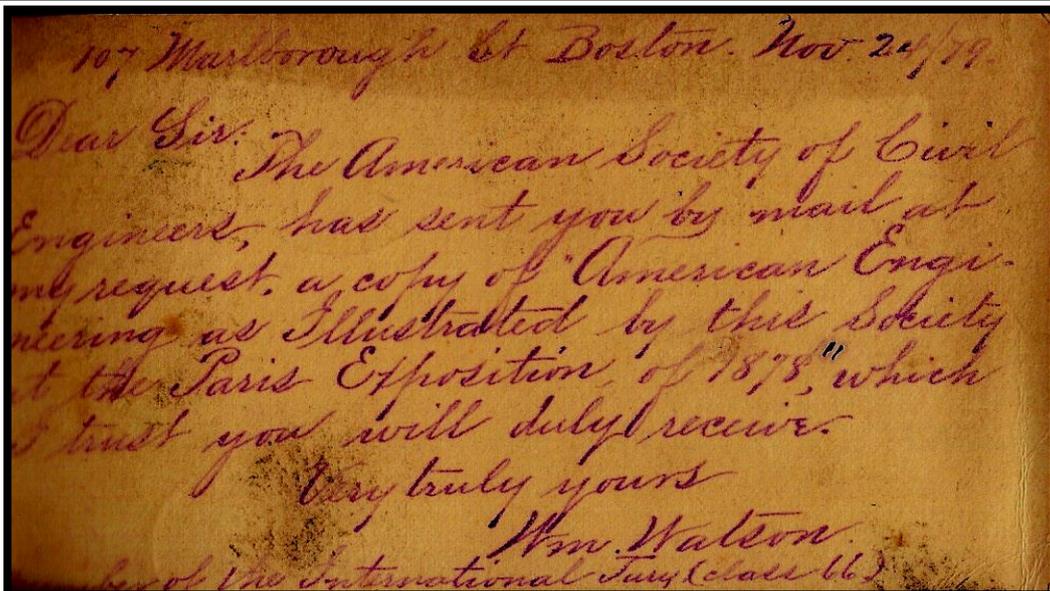
© Collection Privée Hervé Bernard



Lettre de Charles Bertin, le fils aîné d'Émile Bertin, datée de Brest le 22 mai 1882, à sa grand-mère demeurant - 22, rue Sainte Catherine à Nancy (Meurthe et Moselle) -
© Collection Privée Hervé Bernard.



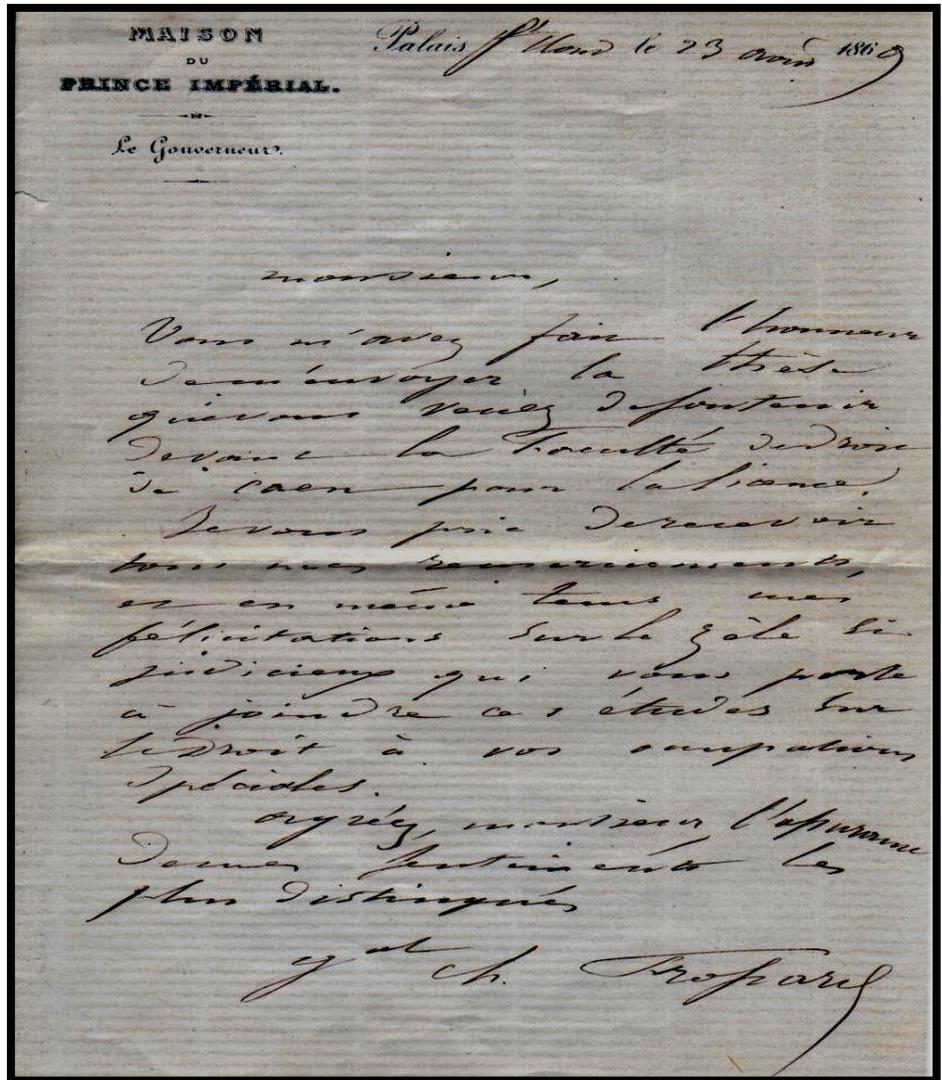
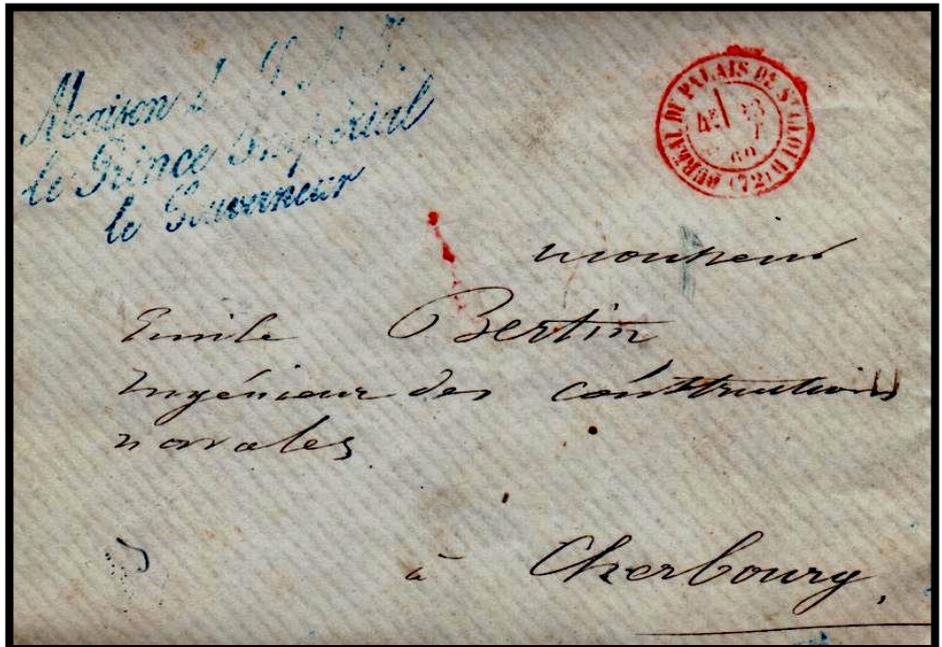
Bertin - The American Society of Civil Engineers - Boston, 24 novembre 1879.





1864

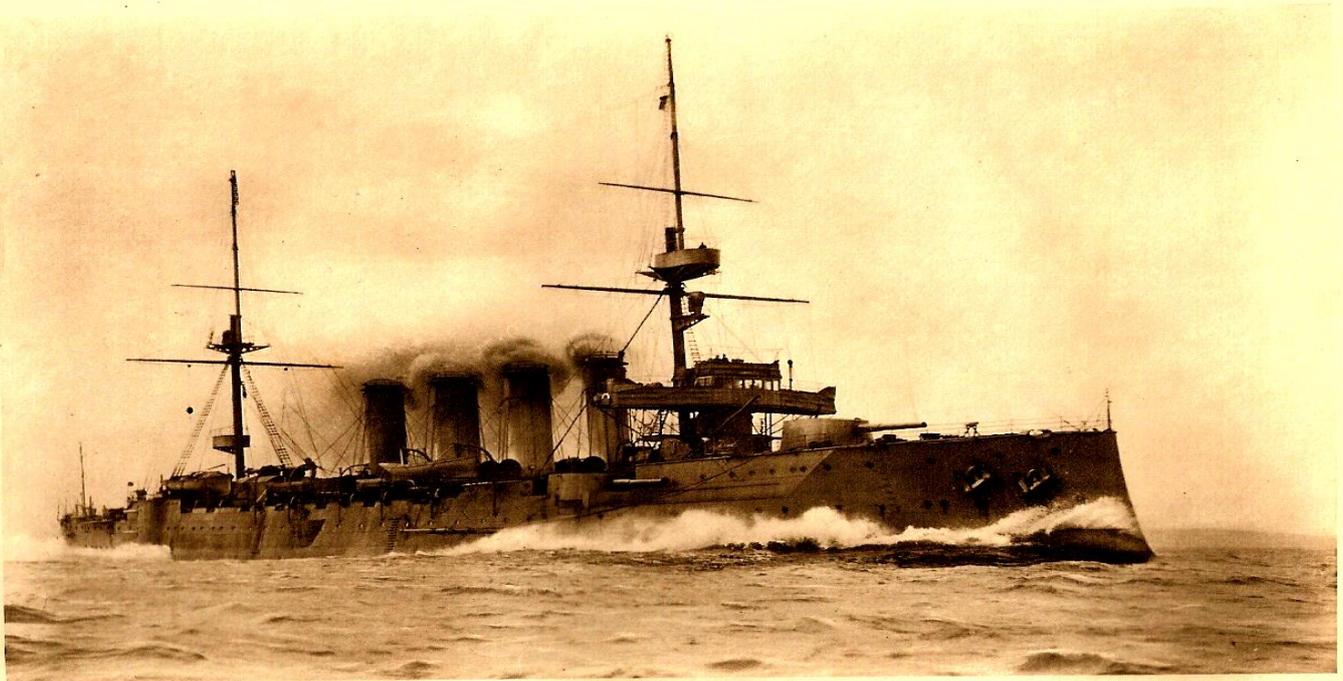
Prince impérial
1856 - 1879
Photo Disdéri
© Collection Hervé Bernard.



Maison du Prince Impérial.
Le Gouverneur -Palais de Saint-Cloud -, le 23 août 1869.
Bertin : Accusé réception d'une soutenance de thèse devant
la Faculté de droit de la ville de Caen.
© Page Entière - © Collection Privée Hervé Bernard.



Le général Charles Frossard né en 1807. Sortit de l'École Polytechnique et entra dans le génie militaire. Il prit une part active au Siège de Rome en qualité de lieutenant-colonel du génie. On le retrouve au Siège de Sébastopol avec le grade de colonel. En 1855 nommé général de brigade. En 1857, l'empereur, qui avait pour lui une affection toute particulière, le choisissait comme aide de camp et l'attachait à sa personne pendant la Campagne d'Italie. Peu de temps après, il était nommé Précepteur du Prince Impérial, Gouverneur de la Maison du Prince Impérial.
© Collection Privée Hervé Bernard



H. M. S. Argyll.

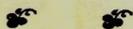
TWO CENTURIES OF SHIPBUILDING

BY THE

SCOTTS AT GREENOCK.



[Partly Reprinted from "Engineering."]



"Take it all in all, a ship of the line is the most honourable thing that man, as a gregarious animal, has ever produced. . . . Into that he has put as much of his human patience, common sense, forethought, experimental philosophy, self-control, habits of order and obedience, thoroughly wrought hand-work, defiance of brute elements, careless courage, careful patriotism, and calm expectation of the judgment of God, as can well be put into a space of 300 feet long by .80 feet broad."—RUSKIN.



LONDON :

OFFICES OF "ENGINEERING," 35 AND 36, BEDFORD STREET, W.C.
1906.



William Scott
(1752-1809)



John Scott
(1792-1857)



William Scott
(born 1750)



Charles C. Scott
(1794-1875)



John Scott
(1830-1905)



Melair Scott
(1843-1905)



C. C. Scott



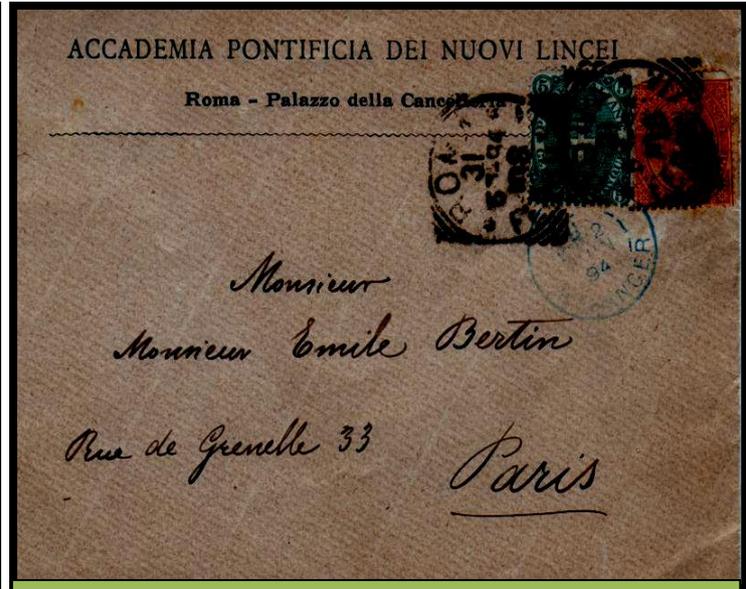
R. H. Scott

Extraits d'un superbe livre : « Deux siècles de Construction Navale par les Scott à Greenock ». Bibliothèque de L. E. Bertin. Ouvrage papier vélin, couverture cuir imprimé à Londres, 1906. Londres, 1906.

© Collection Privée Hervé Bernard.



Lettre du Ministère de la Marine de l'Empire de Russie à Émile Bertin. Saint-Petersbourg, le 3 juin 1893. Page entière - © Collection Privée Hervé Bernard.



Rome, 30 mai 1894 - Accusé de réception de l'ouvrage d'Émile Bertin : « Les Grandes Guerres Civiles du Japon » destiné à sa Sainteté le Pape Léon XIII - Souverain Pontife du 20 février 1878 au 20 juillet 1903.



Bertin : Grand-Croix de Saint-Stanislas de Russie. 1902.



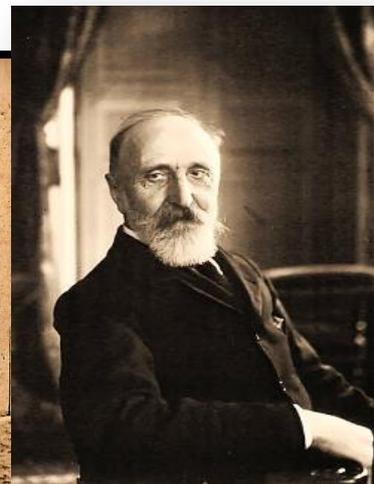
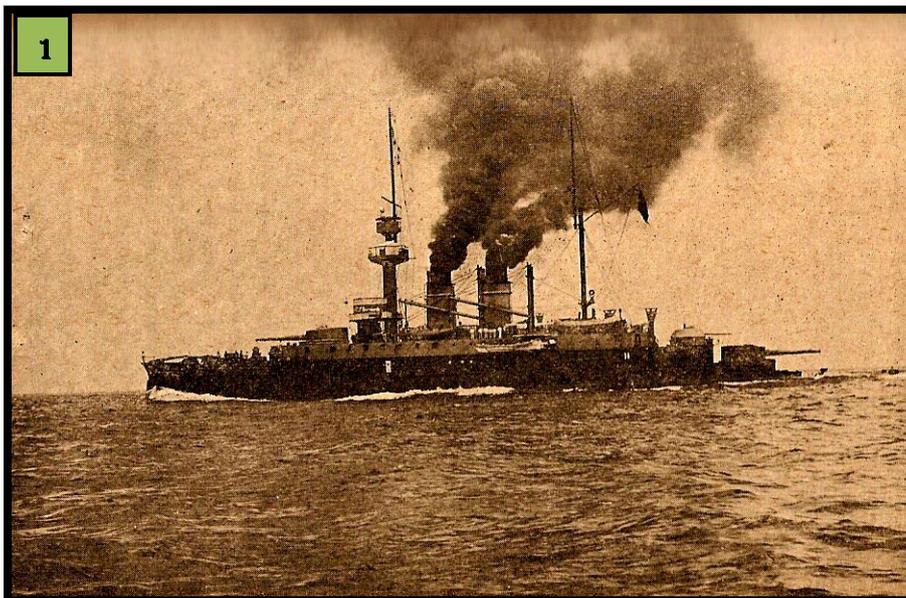
Charles Bertin à son père, Émile Bertin, à Paris. Yokohama, 1905.



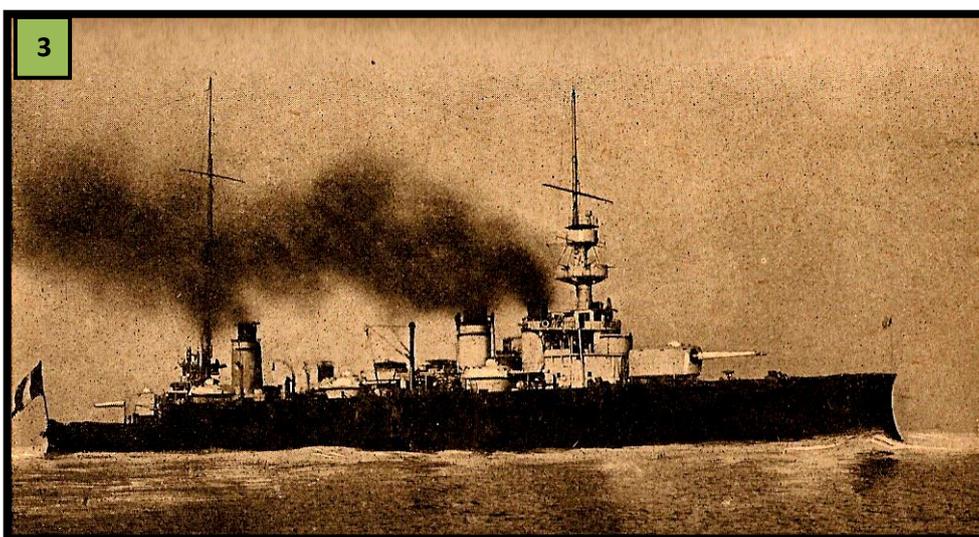
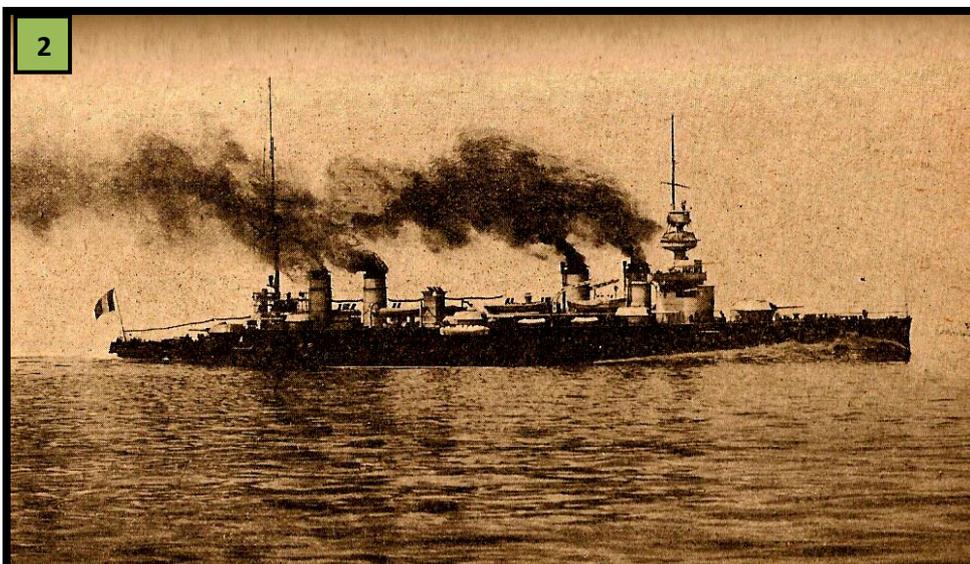
Bertin : Montebourg, octobre 1875. © Collection Privée Hervé Bernard.



Bertin : Légation de France en Éthiopie.



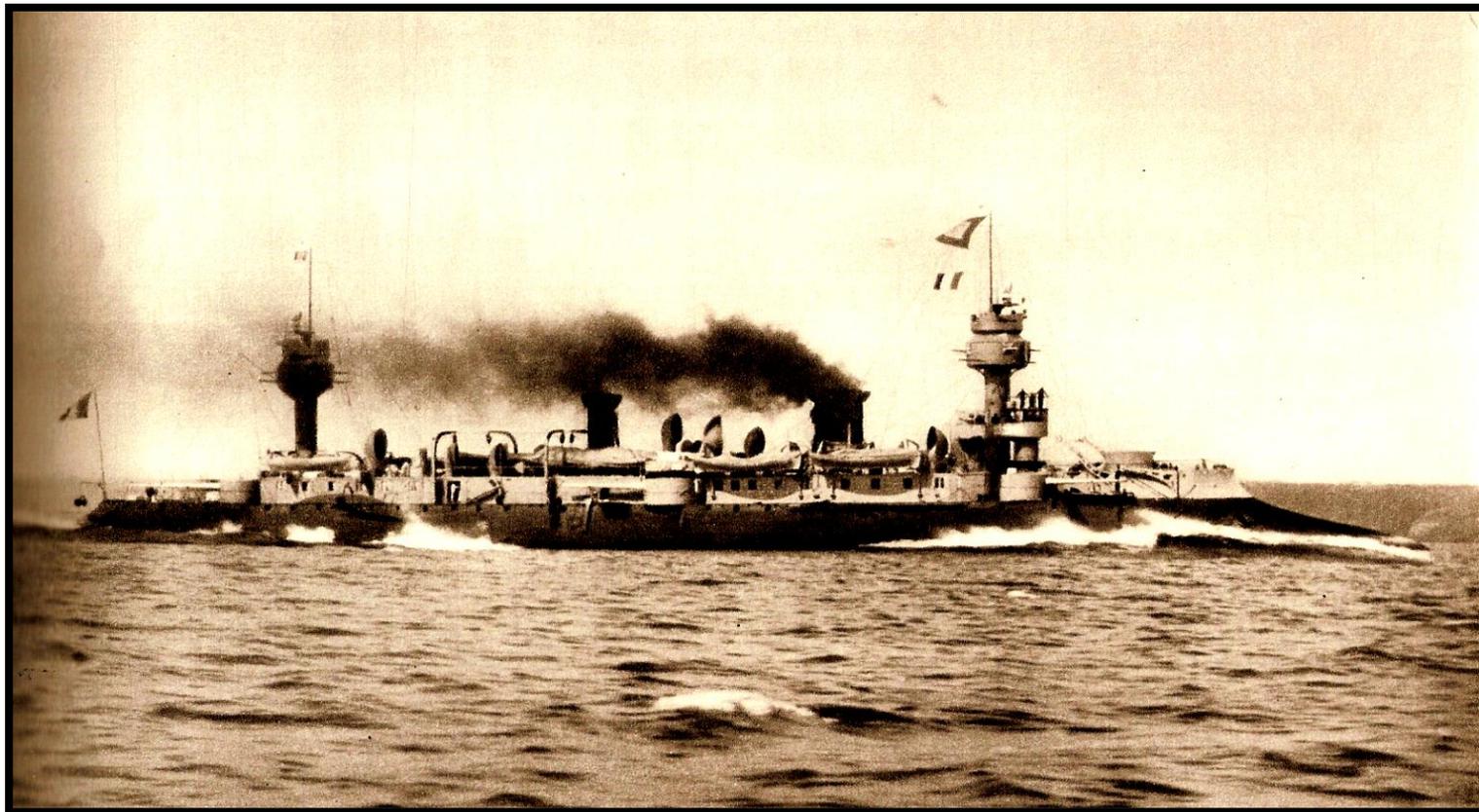
Louis, Émile Bertin
Membre de l'Institut
(1840-1924)



Bâtiments de surface construits sur les plans d'Émile Bertin.

- 1 - *Henri IV* de 8 800 tonnes, en marche à la vitesse de 17 nœuds.
- 2 - *Léon Gambetta* de 12 300 tonnes, en marche à 23 nœuds.
- 3 - *Patrie* de 15 000 tonnes.

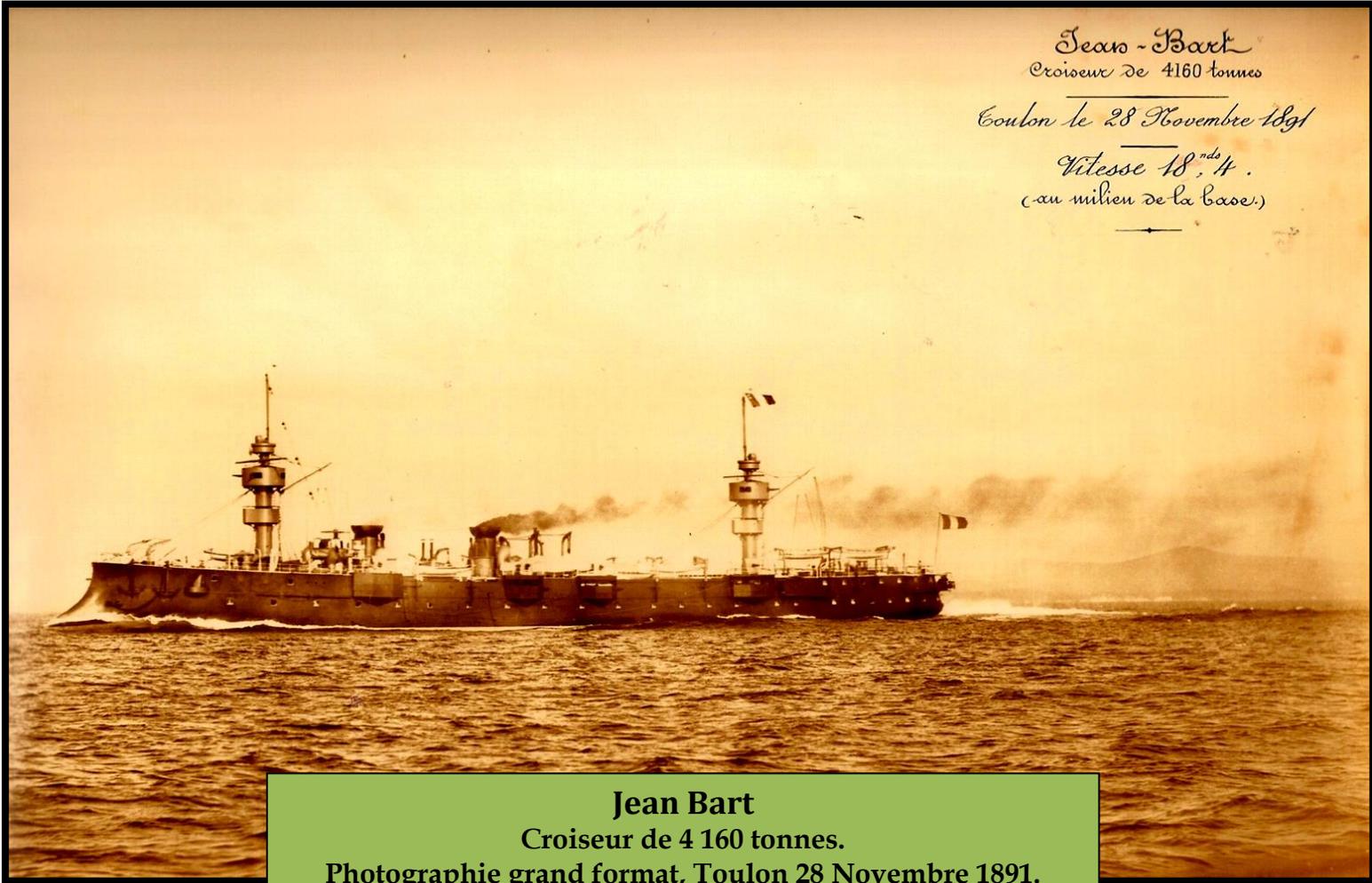
© Collection Privée Hervé Bernard.



Bertin : Le croiseur *Dupuy de Lôme*, à tranches cellulaires cuirassées, de 6 406 tonnes et 14 000 CV (20 nœuds), lancé à Brest en 1890 sur les plans de Bussy.



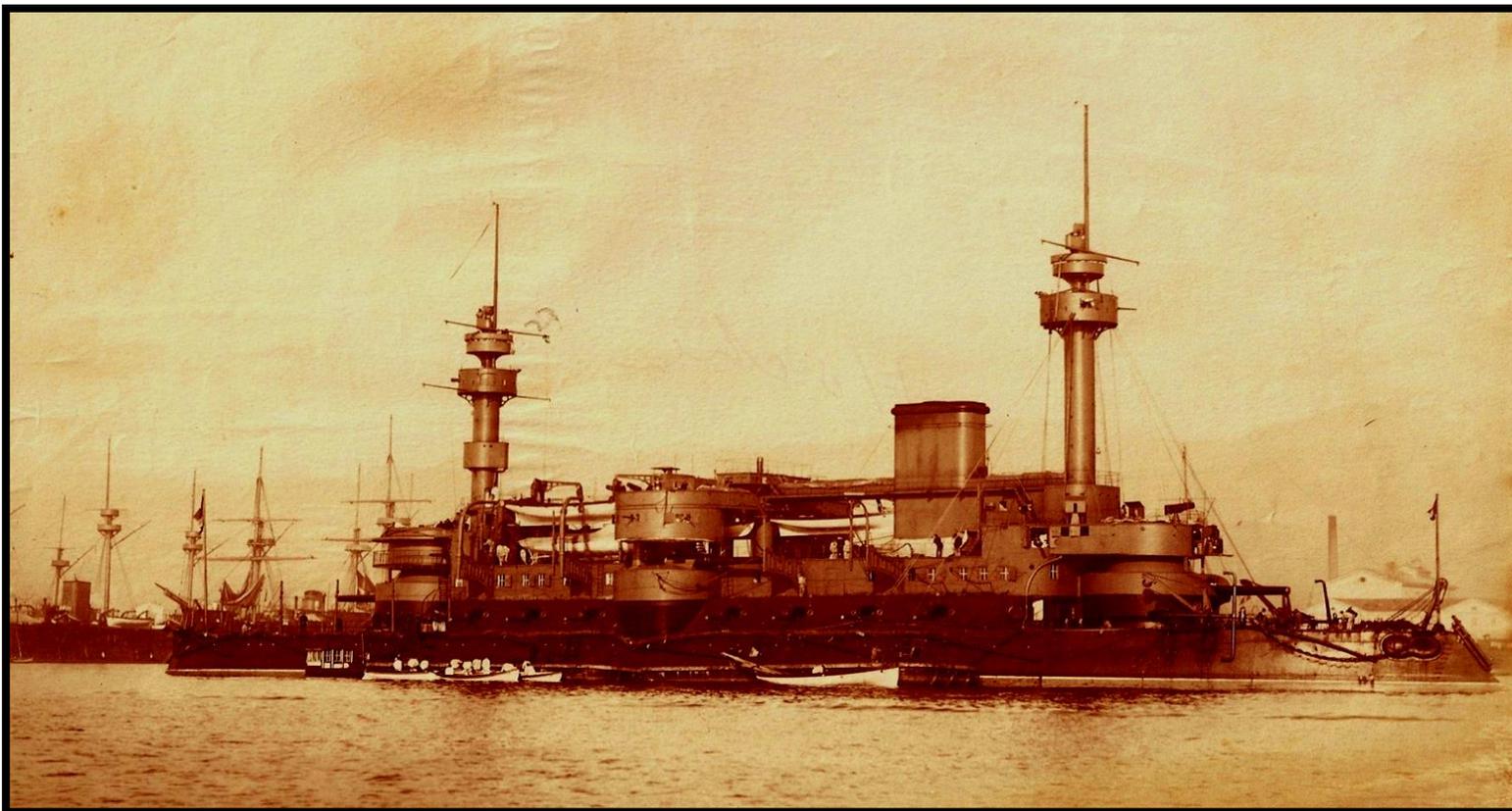
Cécille
Photographie grand format, Toulon Août 1890.
Archives Bertin. © Collection Privée Hervé Bernard.



Jean Bart
Croiseur de 4 160 tonnes.
Photographie grand format, Toulon 28 Novembre 1891.
Archives Bertin. © Collection Privée Hervé Bernard.



Cosmao, en rade.
Photographie grand format, Toulon, le 25 Août 1891.
Archives Bertin. © Collection Privée Hervé Bernard.



HOUCHE

Un Mastodonte.

Cuirassé d'escadre à tourelles de 10 997 tonnes et 11300 CV (16 nœuds), commencé en 1880, lancé en 1886 à Lorient et armé en 1889 : 2 canons de 34 cm, 2 de 27 et 8 de 14 à tir rapide.

Archives Bertin. © Collection Privée Hervé Bernard.



JEANNE D'ARC.

Croiseur Cuirassé de 11 300 tonnes construit sur les plans d'Émile Bertin, en 1895.

Ancêtre des Cuirassés à Grande Vitesse.

Croiseur Cuirassé *JEANNE D'ARC* - 11 270 T - dit « l'étui à cigarettes » avec ses six cheminées, affecté en 1912 à l'École d'Application (École navale). Après la guerre, il reprend du service en 1919 pour 9 campagnes.

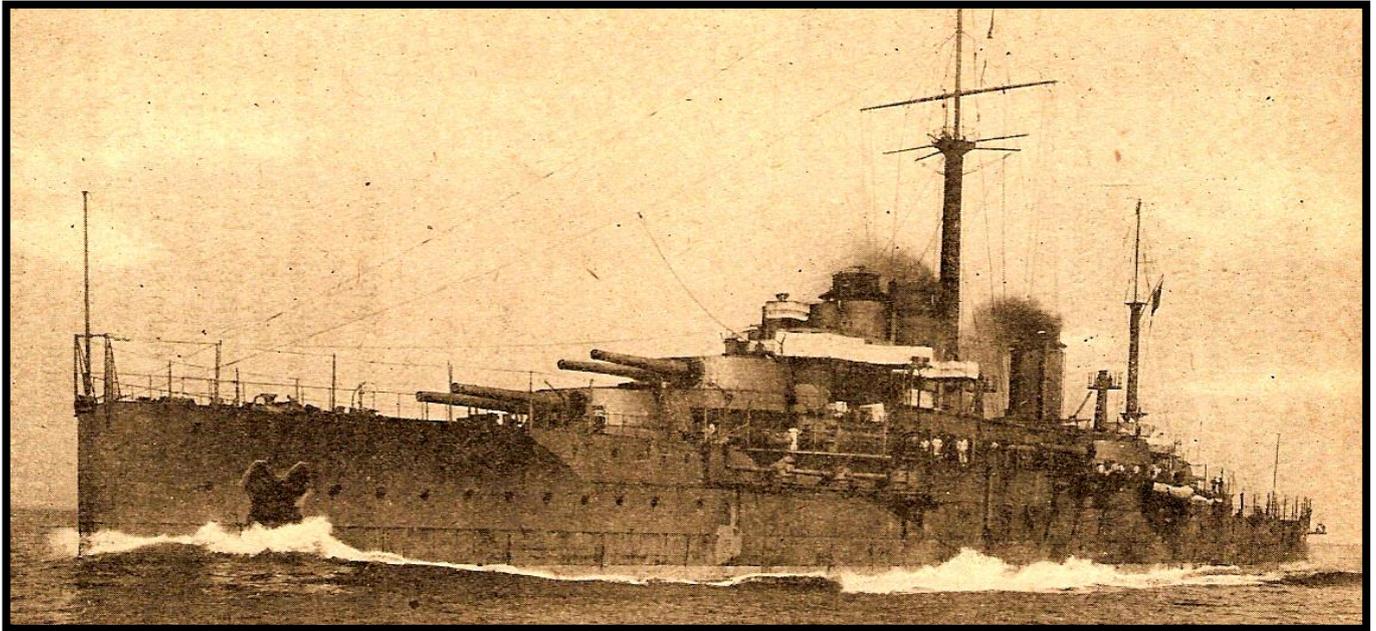
Archives Bertin. © Collection Privée Hervé Bernard.



Escadre Française
Toulon, 1890
Archives Bertin. © Collection Privée Hervé Bernard.



Émile Bertin
Directeur des Constructions Navales
Directeur de l'École d'application du Génie maritime
(Reproduction de sa carte de visite).



COURBET

Le Cuirassé à Petite Vitesse (14 nœuds).
Archives Bertin. © Collection Privée Hervé Bernard.

SOCIÉTÉ D'ENCOURAGEMENT

POUR L'INDUSTRIE NATIONALE

Fondée en 1801

RECONNUE D'UTILITÉ PUBLIQUE PAR ORDONNANCE DU 21 AVRIL 1824

44, Rue de Rennes, Paris (6^e)

LA

MARINE DE COMMERCE

PAR

M. E. BERTIN

Membre du Conseil

EXTRAIT DU BULLETIN DE JUILLET-AOÛT 1918

PARIS

SOCIÉTÉ D'ENCOURAGEMENT POUR L'INDUSTRIE NATIONALE

44, RUE DE RENNES, 44

1918

Comité des Arts mécaniques.

1905. BERTIN (C. ✱), membre de l'Institut. *Président.*
1891. SAUVAGE (O. ✱), Inspecteur général des Mines, professeur à l'École des Mines et au Conservatoire des Arts et Métiers.
1897. BARBET (✱), ingénieur.
1897. DILIGEON (✱), Ingénieur des Arts et Manufactures, conseiller du Commerce extérieur.

Conseil d'Administration de la Société
d'Encouragement pour l'Industrie Nationale.

Comité des Arts Mécaniques.

1905. BERTIN, Commandeur de la Légion
d'honneur, Membre de l'Institut. *Président.*

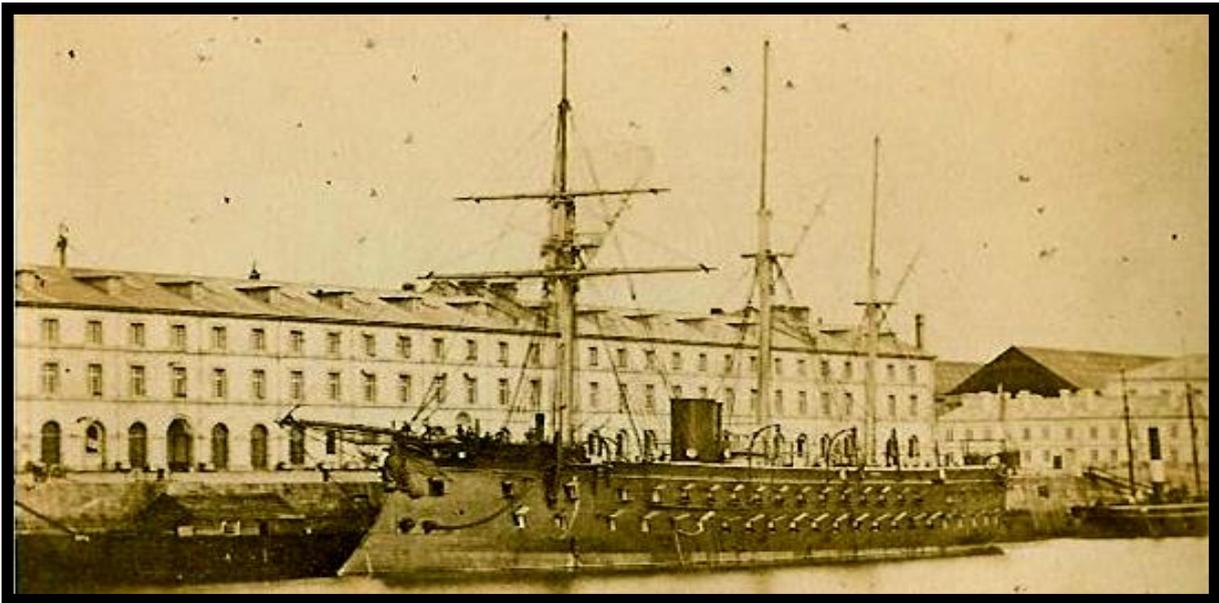
ÉMILE BERTIN

Membre de l'Institut

Directeur du Génie Maritime (C.R.)

8, Rue Garancière

Carte de visite d'Émile BERTIN, après le
décès de son épouse, Anne- Françoise, en 1914.



MAGENTA

Bertin : Essais de petites quilles latérales antiroulis dont il est l'inventeur au cours d'essais en mer en 1867 et en 1868 à bord du vaisseau cuirassé *Magenta*.

Extraits d'un somptueux album photographique d'Émile Bertin à Cherbourg, vers 1865.

Photographies Maison Rideau, 38 rue de Caligny, à Cherbourg.

Archives Bertin. © Collection Privée Hervé Bernard.



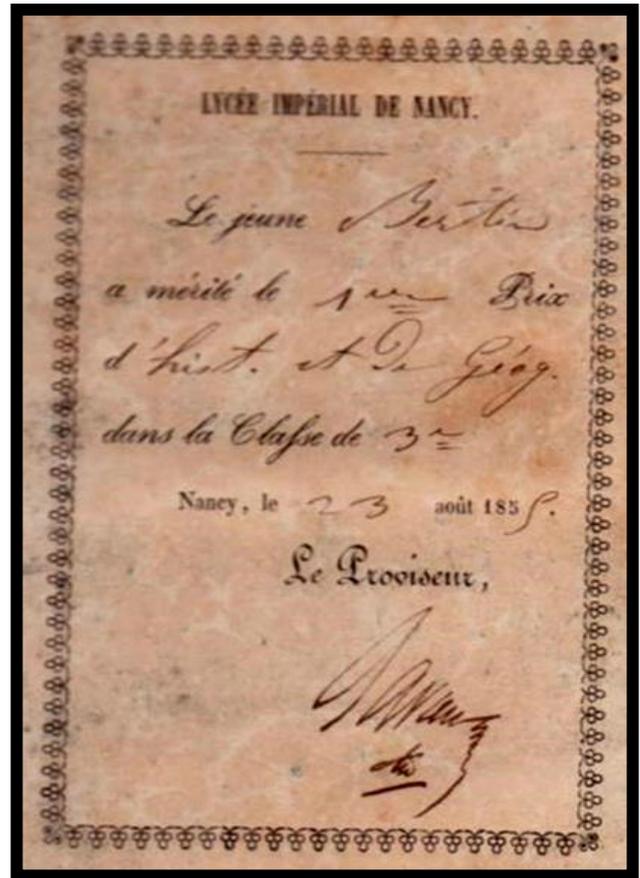
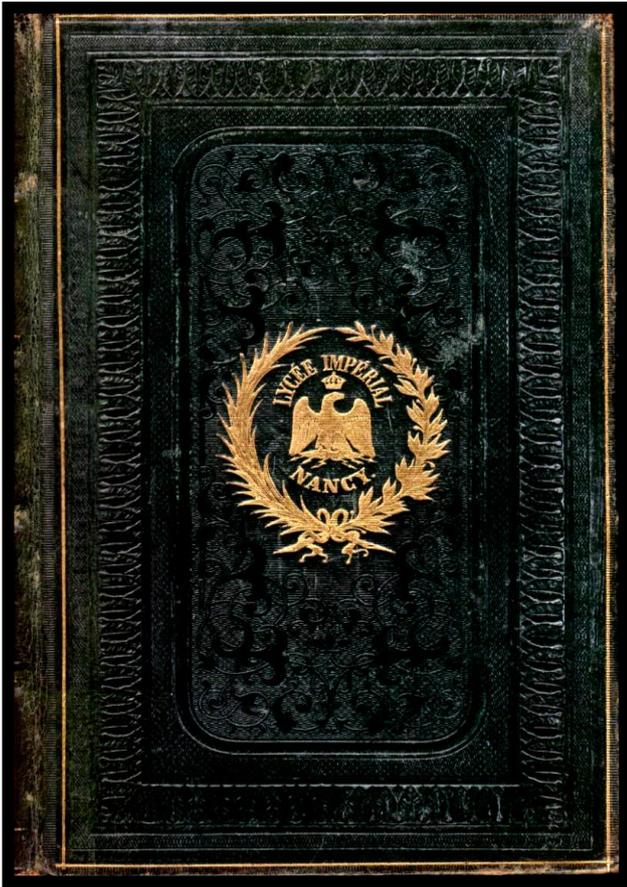
Reproduction de la Pièce de la Statue Équestre de Napoléon 1^{er} - main et le doigt tendus vers l'Angleterre -. Inauguration du Monument par l'Empereur Napoléon III et l'Impératrice Eugénie, à Cherbourg, en Août 1858, photo d'époque ci-dessus.



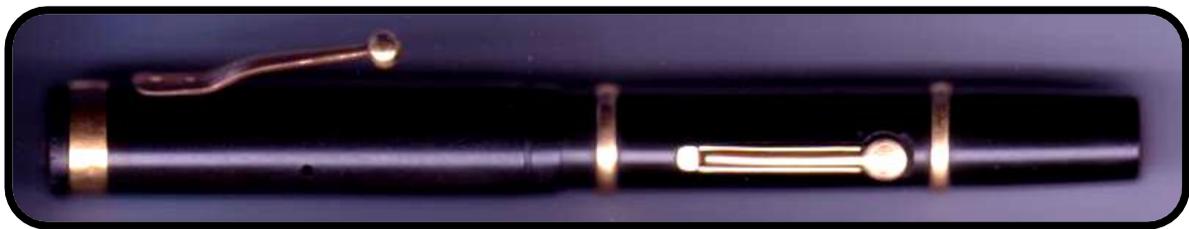
Archives Bertin. © Collection Privée Hervé Bernard.



Madame Pierre Bertin, née Anne Dermier, la mère de Louis, Émile Bertin.
Particulièrement méritante elle éleva seule le petit prodige orphelin de père à l'âge de 3 ans $\frac{1}{2}$, après les cruelles pertes de son mari Pierre Bertin et de son nouveau-né Julien Bertin, le frère d'Émile Bertin, tous les deux décédés d'une façon concomitante de la redoutable grippe espagnole.
Photographies : Perin et Schahl, 140 rue St Dizier à Nancy - Emile Page, 107 rue de Siam, à Brest.
(© Collection Privée Hervé Bernard).



Livre de prix obtenu au Lycée Impérial de Nancy par le jeune et brillant Émile Bertin, Nancy, le 23 août 1855- 1^{er} Prix d'histoire et de géographie - dans la classe de 3^{ème}.



Stylo de l'Ingénieur Général du Génie maritime Louis, Émile Bertin de couleur verte bague or initiales E.B, 9 juillet 1902. Mentions : Waterman's Fountain Pen, United-States of America.



Émile Bertin, élève à l'École Polytechnique. Lettre datée de 1860. Page entière - (© Collection Privée Hervé Bernard).



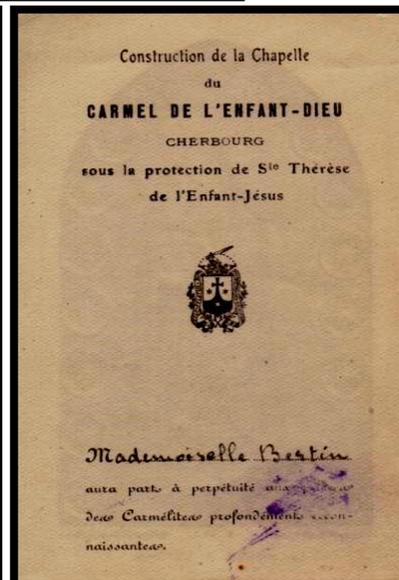
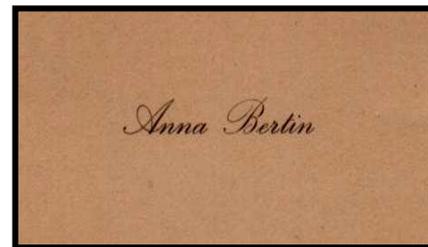
Famille Bertin : à gauche, debout penché, nœud papillon, le Colonel Henri Bertin (AX) et assis son fils (en uniforme) Henri-Jacques Bertin (AX) qui terminera sa carrière comme ingénieur général de l'Armement. En face, assise au 1^{er} rang (3^{ème} en partant de la droite) Madeleine Rieunier (fille cadette de l'Amiral Henri Rieunier), épouse Charles Bertin et debout, derrière, le Colonel Charles Bertin (cheveux blancs), l'aîné des deux fils d'Émile Bertin et des trois enfants de la famille.



L'ingénieur du Génie maritime
Louis, Émile Bertin, 1885.
Avant son départ pour le Japon.



Société d'encouragement pour l'Industrie nationale. Conférence de Monsieur L. E. Bertin. Séance du 24 Mars 1899 ayant pour thème « Les Machines Marines ». La carte de visite d'Anne-Antoinette dite Anna Bertin.



(© Collection Privée Hervé Bernard).

Souscription pour la construction de la Chapelle du Carmel de l'Enfant Dieu, à Cherbourg. Anne-Antoinette dite Anna Bertin la fille de Louis, Émile Bertin.



 LE CAPITAINE HENRI BERTIN,
 DÉTACHÉ AU COURS SUPÉRIEUR TECHNIQUE ET
 MADAME HENRI BERTIN, ONT LE PLAISIR DE
 VOUS FAIRE PART DE LA NAISSANCE DE LEUR FILS

 HENRI-JACQUES.

 BOURGES, 30 AVRIL 1910
 11, BOULEVARD DE L'INDUSTRIE

— Hier, en l'église Saint-Honoré d'Eylau, a été célébré le mariage de Mlle Odette Camon, fille de M. André Camon, chevalier de la Légion d'honneur, et de madame, née Boissonnade, petite-fille du général Camon, commandeur de la Légion d'honneur, et de M. P. Boissonnade, officier de la Légion d'honneur, doyen honoraire de la Faculté des lettres de Poitiers, membre correspondant de l'Institut, décédé, avec M. Jacques Bertin, lieutenant au 11^e régiment d'artillerie, fils du colonel H. Bertin, chevalier de la Légion d'honneur, et de Mme H. Bertin, décédée, et petit-fils de M. Emile Bertin, ingénieur général du génie maritime, membre de l'Institut, commandeur de la Légion d'honneur, décédé.

La bénédiction nuptiale a été donnée aux jeunes mariés par l'abbé Larroire, vicaire de la paroisse.

8 Février 1937



Mlle Odette Camon, dont le mariage avec le lieutenant Jacques Bertin vient d'être béni en l'église Saint-Honoré d'Eylau.

(Studio de France.)

Les témoins étaient, pour la mariée : le colonel Fontaine, officier de la Légion d'honneur, et M. Maurice Rouger, chevalier de la Légion d'honneur ; pour le marié : l'ingénieur général du génie maritime François, commandeur de la Légion d'honneur, et le colonel Charles Bertin, officier de la Légion d'honneur, son oncle.

Le Capitaine Henri Bertin (X.1895), fils cadet d'Émile Bertin, annonce la naissance de son fils Henri-Jacques à Bourges, en avril 1910.

Henri-Jacques Bertin, futur X. 1930, terminera sa carrière militaire comme ingénieur général de l'Armement. Ci-contre, un article de la Presse, daté du 8 février 1937, qui relate son mariage en l'Église Saint-Honoré d'Eylau, à Paris, avec Mademoiselle Odette Camon.

Le colonel Charles Bertin, fils aîné d'Émile Bertin, était le témoin du marié, son neveu.

Menu

Potage royal
 Truite saumonée
 Dinde du Mans rotie
 aux marrons
 Alouettes Périgord
 Salade
 Tourage
 Boule de neige
 Fruits
 Petits fours

Chaplin 1926 - Chauballe - Margny 1919
 Host et Chandon 1923

26 Décembre 1936

Odette Camon
M. Bertin
G. Camon
M. Valgeas Boissonnade
Henri Bertin *Paris Bertin*
Yvonne Bertin *A. Boissonnade*
H. Boissonnade *R. Bertin*
E. Larroire *Michel Bertin*
M. Rouger

Menu et liste de signatures des membres des deux familles présentes lors de la cérémonie des fiançailles du 26 décembre 1936 d'Odette Camon et du lieutenant Henri-Jacques Bertin.

© Collection Privée Hervé Bernard.

LA LIGUE FRANÇAISE

SIÈGE SOCIAL : 237, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, PARIS-7^e

Présidents d'honneur : MM. Ernest LAVISSE — Général PAU

Président : M. Emile BERTIN

SOMMAIRE :

La Guerre navale. — Emile Bertin.
Conseil National. — Elections.
Contre l'Avarie.
Nos Conférences.
L'Organisation économique.
La Ligue Française. — E. Lavissee, Général Pau.
Comité Directeur.
La Nation contre l'Alcoolisme.
La Mission Jacques de Broglie.
La Ligue Française à Lyon.
Nos Sections.
Travaux des Sections.
Les Délégués de la L. F.
Bienfaiteurs, Fondateurs, Donateurs.
Bibliographie.

LA GUERRE NAVALE ⁽¹⁾

par M. Emile BERTIN

Je vous parlerai de la guerre, assuré que le sujet vous intéressera, si ce n'est l'orateur, — de la guerre navale, parce que c'est la seule dont j'ose parler.

Parmi les événements de la guerre navale, je choisirai ceux dont la mer du Nord est le théâtre, parce que là se joue la partie décisive.

Dans la mer du Nord, s'affrontent les deux plus puissantes flottes de guerre, celle de Grande-Bretagne et celle d'Allemagne. La marine française n'est point complètement absente. Ses croiseurs, ses canonnières, ses torpilleurs de toutes classes, ses patrouilleurs de toutes catégories, parfois ses dragueurs de mines, y jouent un rôle actif, pénible, dangereux et d'autant plus méritoire qu'il est plus obscur. Les services qu'elle rend n'ont pas encore d'histoire. Ainsi je n'aurai à vous entretenir que des hauts faits des marins anglais. Vous excuserez sans peine le silence, imposé par le choix du sujet, concernant des nôtres, de ceux qui ont donné leur mesure sur les cuirassés des Dardanelles et dans les bataillons de Dixmude. Vous l'excuserez, parce qu'à la coalition du Centre, nous opposons une flotte unique, comme une seule armée. L'entraide dans la guerre est aussi cordiale qu'a été l'entente pour sauver la paix. Nous sommes fiers de nos voisins d'outre-Manche, de leur puissance navale, de leur vaillance, de leurs victoires. Nous trouvons, à le proclamer, la même joie que la Grande-Bretagne à célébrer les défenseurs de Verdun. L'admiration réciproque, l'émulation à se montrer digne de ses alliés, ont effacé jusqu'au dernier vestige de la rivalité séculaire, comme elles ont fait évanouir la

(1) Étude lue à la séance solennelle des cinq Académies.

longue défiance qui séparait les cabinets de Londres et de Pétrograd.

Le respect religieux du droit et de la sainteté des traités, le culte commun de l'honneur, devaient accomplir un même miracle dans les deux hémisphères. Ils l'ont accompli, en unissant, plus étroitement que le souci de leurs intérêts, l'âme des peuples prêts, selon les nobles paroles du comte Okouma en 1914, à défendre l'idéal le plus élevé de la civilisation.

L'union contre le déchaînement des appétits brutaux est une union sacrée ; elle devra survivre à la guerre, entre les alliés, comme lui doit survivre, entre concitoyens, l'union commandée par un dévouement commun à la patrie (2).....

La défaite de la flotte allemande, le 31 mai 1916, semble avoir clos pour longtemps l'ère des combats dans la mer du Nord.

La guerre navale, dont l'histoire vient d'être esquissée sur le principal champ de son action, n'a jamais, en ces deux années, rien présenté des péripéties parfois douloureuses de la guerre continentale à ses débuts. Rien n'y évoque, même de loin, le souvenir d'émotions telles qu'en a soulevées l'invasion triomphante en Belgique et jusque dans l'île de France, avant la bataille de la Marne, ou la menace que l'artillerie allemande a fait peser sur la Russie avant la riposte victorieuse de 1916. La part faite aux incidents inévitables, destruction de trois croiseurs anglais le 22 septembre 1914 et perte de six autres le 31 mai 1916, la supériorité de la flotte britannique a été continue ; elle s'affirme chaque fois davantage, non seulement par sa puissance matérielle, mais aussi par l'habileté manœuvrière de ses chefs et la précision du tir de ses canonnières. Il ne conviendrait pas de mésestimer la perfection des mesures d'avant-guerre de l'Allemagne, non plus que la bravoure de ses marins. Il est permis d'affirmer que la Grande-Bretagne a eu, dès le début, sur mer, le privilège de la préparation la plus parfaite, pour ses équipages comme pour ses navires, et de l'outillage le plus parfait pour entretenir et développer ses avantages.

En rendant à la Grande-Bretagne l'hommage qui lui est dû, nous pouvons méditer sur ses leçons. Sous le gouvernement le plus pacifique qui ait jamais présidé à ses destinées, au milieu des plus graves préoccupations de politique intérieure qu'elle ait jamais connues, la Grande-Bretagne n'a pas un instant perdu de vue les exigences maritimes de son rôle dans le monde. Au premier symptôme des ambitions germaniques, moins menaçantes pour ses rivages que pour nos frontières, sa clairvoyance et sa vigilance se sont éveillées. Elle a, sans tarder, établi sur la mer du Nord, ses

(2) L'auteur trace une puissante description du matériel et du personnel des deux flottes ennemies, puis des combats de la mer du Nord, et il continue :

Émile Bertin, Président de la Ligue Française - Article : la Guerre Navale par M. É. Bertin, mars 1917.
 Présidents d'honneur : MM. Ernest Lavissee - Général Paul Pau.



ERNEST LAVISSEE
 (1842-1922)
 ACADEMIE FRANCAISE

GÉNÉRAL PAU
 (1848-1951)
 Grand Officier de la Légion d'honneur



bases navales qui n'avaient jamais regardé vers l'est. Même elle a prévu les opérations foudroyantes, à brève distance, de 1915 et 1916, en dotant tous ses navires, à compter de son *Dreadnought*, du moteur à turbines, alors mal approprié à des blocus plus lointains que celui des bouches de l'Elbe et du Weser. Elle ne pouvait, comme nos adversaires, connaître la minute précise où sonnerait le signal ; mais les campagnes maritimes n'exigent rien de la longue et minutieuse préparation stratégique des opérations terrestres. Une flotte bien conçue, construite, armée, équipée, exercée, est prête à agir, toujours et partout. Pendant la paix, il a suffi à la Grande-Bretagne d'avoir évité l'écueil des économies intempestives où s'est heurtée notre marine, où a failli s'échouer notre armée. A l'échéance, il lui a suffi de porter à cinq milliards son énorme budget naval. Elle trouvait, sur sa flotte et ses chantiers, l'utilisation de toutes ses ressources financières et de son personnel de marins rompus à la pratique de la mer, imbus des plus glorieuses traditions. Elle était prête.

A la flotte de la Grande-Bretagne, nous devons quelque chose de plus que la maîtrise de la mer du Nord. Nous lui devons d'avoir pu consacrer la totalité de nos moyens industriels, à l'artillerie qui nous faisait défaut en 1914. Vous regrettez sans doute et je regrette avec vous que le développement tardif de notre flotte ait été encore ralenti. Nous regrettons ensemble qu'une belle division française de cuirassés neufs n'ait pas porté notre pavillon sur la ligne de bataille de Jellicoe. A la réflexion, le regret s'apaise. Les bordées de douze pièces de 340 millimètres, dont nos *Béarn* auraient écrasé quelques cuirassés de plus dans la flotte de Sheer, sont bien remplacées par la pluie d'obus lourds, dont depuis huit mois en avant de Verdun, depuis quatre mois en arrière de Péronne, fut enfin écrasée la horde effarée des envahisseurs. Ainsi tout est solidaire. L'action engagée est une, sous des formes variées. La flotte britannique dans la mer du Nord a protégé nos divisions dans leurs tranchées. Nous n'exalterons jamais assez haut l'expression de notre gratitude à la flotte de la Grande-Bretagne.

Dans la mer du Nord, nous avons compté, comme appartenant à la guerre navale, les seules opérations entre bâtiments de guerre. La destruction des navires de commerce par les sous-marins y a sévi comme ailleurs ; elle y a fait de nombreuses victimes, souvent chez les Norvégiens, parfois chez les Hollandais. De cette forme de guerre imprévue, il n'y a ici rien à dire, sinon qu'il était possible de descendre plus bas, en faisant semer des mines marines par les sous-marins aménagés pour cette destination. L'Allemagne n'y a point manqué. La guerre de mines, qui ainsi faite est sans risques pour celui qui la pratique, menace tout le monde, même, après la paix, le passager neutre allant sur un navire neutre d'un port neutre à un port neutre ; elle évoque le souvenir de cette extravagante *furor teutonicus*, dont l'armée des Rustaubs avait inscrit la devise sur ses étendards : « Nous sommes les ennemis de tout le monde. » Ceci était du temps du bon duc Antoine, qui écrasa les Rustaubs en Lorraine. Remontant plus haut dans l'histoire, nous rencontrons Attila, héros de l'épopée germanique d'autrefois et favori de la Germanie d'aujourd'hui. Peut-être nos amis d'outre-Manche font-ils un peu tort aux soldats d'Attila en appliquant le nom de Huns aux envahisseurs de la Belgique. Il y a une trentaine d'années, un de mes plus chers amis de Tokio, un de ces

filis du Japon fermé devenus des curieux de l'histoire universelle, m'a certifié que les Huns de Gaule ne sont autres que les Hans de Chine, contemporains d'Attila. Sur ma question au sujet du souvenir laissé en Orient par ces barbares, mon interlocuteur répondit qu'il ne présentait aucun caractère particulier. Les Hans, comme les Tartares de Koublaï-Khan et comme plus tard les Mandchous, ont vaincu l'armée impériale, détrôné un empereur et fondé une dynastie. Ils se sont enchevêtrés. Alors les Huns se seraient transformés en Germanie, où ils ont fait des recrues avant de franchir le Rhin. Attila, qui n'a aucun titre à devenir le héros national des Germains, pourrait être adopté comme patron des embochés. Nous avons raison d'avoir créé un mot nouveau. Justice est due aux Hans, et aussi aux Chinois.

Emile BERTIN.

L'Alsace et la Lorraine partie intégrante du Territoire français, par Emile Hinzelin.

Cette belle conférence du célèbre écrivain et conférencier, Président de la Société Erekman-Chatrion, délégué général de la L. F., est envoyée à tous les Ligueurs, en supplément du bulletin de Mars 1917.

Elle est mise à la disposition de tous nos collègues qui voudront bien la répandre.

CONSEIL NATIONAL

Séances du 15 février 1917

Présidence de M. Emile BERTIN.

Sont élus à l'unanimité :

Membres du Conseil National :

MM. Jean Aicard, de l'Académie Française.
Delalande, Président de l'Union Centrale des Syndicats des Agriculteurs de France.
Deslandes, Directeur de l'Observatoire de Meudon, Membre de l'Académie des Sciences.
Paul Fournier, de l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres.
Prosper Gervais, Membre de l'Académie d'Agriculture.
Octave Justice, Publiciste et Conférencier.
Raphaël-Georges Lévy, de l'Académie des Sciences Morales.
Georges Rossignol, Inspecteur d'Académie de l'Indre.
Fortunat Strowski, chargé de cours à la Sorbonne.
Louis de Vilmorin, Président de l'Académie d'Agriculture.

Membres d'honneur du Conseil National :

MM. Paul Deschanel, Président la Chambre des Députés.
Emile Pluchet, Président de la Société des Agriculteurs de France.

Vice-Présidents de la Ligue :

MM. Emile Picard, de l'Académie des Sciences.
de Ribes Christofle, Trésorier de la Chambre de Commerce de Paris.

Deviennent membres du Conseil, par application de l'art. VIII des statuts (sections de plus de 200 membres) :
MM. André Dardy, Président de la Section de Bastia.
Robert de Massy, Président de la Section d'Orléans.

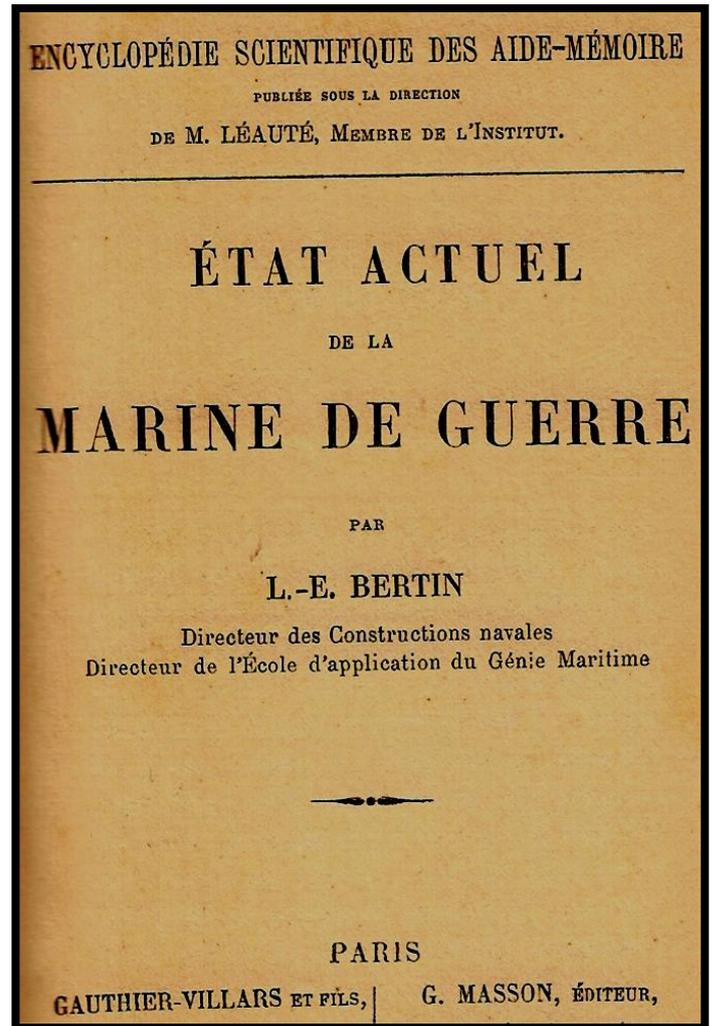
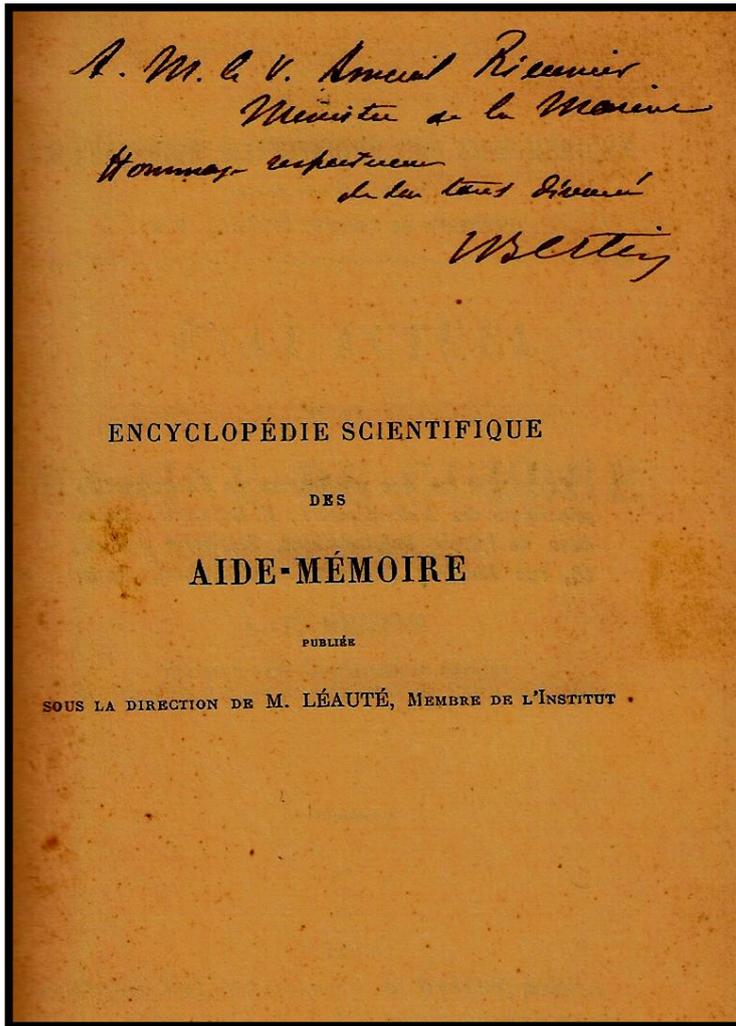
Membres du Bureau :

MM. Paul Fournier, de l'Académie des Inscriptions.
Prosper Gervais, de l'Académie d'Agriculture.
Henri Lemonnier, de l'Académie des Beaux-Arts.

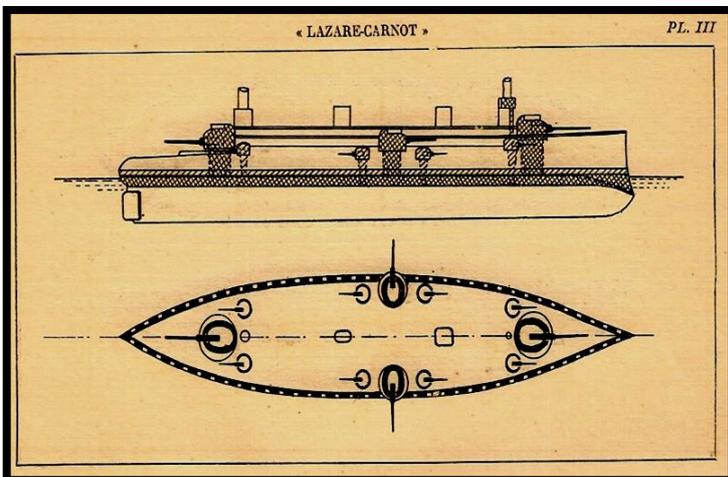
« La Ligue Française » mettait : « L'amour de la Patrie et la volonté de servir au-dessus de tous les partis, préparant ainsi l'union sacrée et le triomphe final de la grande guerre ».

© Collection Privée Hervé Bernard.

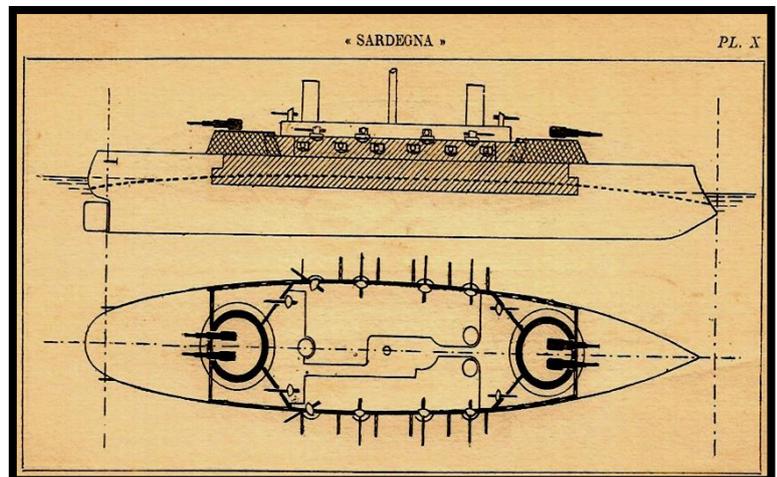
BERTIN : ÉTAT ACTUEL DE LA MARINE DE GUERRE.



« État Actuel de la Marine de Guerre », 1893, par L. E. Bertin : Directeur des Constructions Navales, Directeur de l'École d'Application du Génie Maritime - « A Monsieur le Vice-amiral Rieunier, Ministre de la marine, Hommages respectueux de son tout dévoué. Signé: Émile Bertin ». Extraits du livre sur l'État des diverses Marines sur le Plan Mondial : Planche III et Planche X.



« Lazare Carnot ».



« Sardena » (Marine Italienne).

Émile Bertin : Cofondateur avec Émile Guimet
de la Société Franco-japonaise de Paris en 1900.
Émile Bertin : 1^{er} Président de la Société Franco-japonaise de Paris,
qu'il présidera pendant plus de vingt années, jusqu'à son décès.

PRÉSIDENTS D'HONNEUR

MM.

LE MINISTRE DU JAPON EN FRANCE.
BOISSONNADE. Ex-Conseiller légiste du Gouvernement japonais.

MEMBRES D'HONNEUR

MM.

LE MINISTRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE, DES BEAUX-ARTS ET DES CULTES.
LE MINISTRE DU COMMERCE, DE L'INDUSTRIE, DES POSTES ET TÉLÉGRAPHES.
PRINCE AUGUSTE D'ARENBERG, Membre de l'Institut.
PRINCE ROLAND BONAPARTE.
BOUSQUET. Ancien Conseiller d'État.
BRINCKMANN (D^r J.). . . Directeur du Muséum de Hambourg.
COLLIN-DELAUVAUD . . . Directeur de l'Office national du Commerce extérieur.
CROISEY Doyen de la Faculté des Lettres.
DIÓSY. Président du conseil de la *Japan Society*.
FLOURENS. Ancien Ministre des Affaires étrangères.
GONSE. Homme de Lettres.
HANOTAUX Membre de l'Académie française.
HIRAYAMA Sénateur.
JANSSEN Membre de l'Académie des Sciences.
KURINO Ministre du Japon, à Paris.
LIARD. Vice-recteur de l'Académie de Paris.
LUCY-FOSSARIEU (de). . . Consul de France.
ROUJON Secrétaire perpétuel de l'Académie des Beaux-Arts.
SAÏONJI (M^{le}) Président du Conseil privé impérial.
SCHNEIDER. Maître de forges.
SÉNARY Membre de l'Institut.
SIEGFRIED. Ancien Ministre du Commerce.
SOCIÉTÉ DES ATELIERS ET CHANTIERS DE LA LOIRE.
SUYÉMATSU (B^{on}) Ancien Ministre.
TÉRAOUTCHI Général, Ministre de la Guerre.

BUREAU

MM.

BERTIN.	Membre de l'Institut, Dir ^r du Génie maritime C. R.	<i>Président.</i>
GUIMET.	Fondateur du Musée des religions.	} <i>Vice-Présidents.</i>
ITCHIJŌ (Prince)	Capitaine de frégate.	
KOECHLIN	Publiciste.	
MÈNE D ^r	Docteur en médecine.	
RÉGAMEY (Félix).	Peintre orientaliste.	<i>Secrétaire général.</i>
ARCAMBEAU	Professeur.	<i>Bibliothécaire archiv.</i>
DUFOURMANTELLE	Secrétaire général de l'Alliance française.	<i>Trésorier.</i>
BANNO.	Négociant.	<i>Trésorier adjoint.</i>

CONSEIL D'ADMINISTRATION

MM.

ALEVÈQUE.	Professeur.
AMARI.	Chancelier de la légation du Japon.
ANCELET	Docteur.
ARNAUD	Notaire.
BÉNAZET	Attaché au Musée du Trocadéro.
BETHMANN (B ^{on} de)	Banquier.
BRUNET.	Général de division.
DESLANDRES	Membre de l'Institut.
DESHAYES	Conservateur-adjoint du Musée d'Ennery.
HEURTEL.	Capitaine de frégate de Réserve.
HISHAMATSOU (C ^{ie})	Attaché militaire.
KEMP (Robert)	Publiciste.
KRAFFT (Hugues)	Membre du Conseil d'Adm. de l'U.C. des arts décoratifs.
LABRY (C ^{ie} de)	Capitaine de cavalerie.
LEBEL (J.).	Littérateur.
MAZELIÈRE (M ^{le} de la).	
METMAN	Conservateur du Musée des Arts décoratifs.
NAGAOKA.	Secrétaire de légation.
OTCHIAÏ	Secrétaire de légation.
OPPEINHEIMER.	Négociant.
ROUART	Ingénieur.
TATSUKÉ	Secrétaire de légation.
VEVER.	Négociant.

Composition du Conseil d'Administration. — Par séries.

Première	Deuxième	Troisième	Quatrième	Cinquième
P ^{re} ITCHIJŌ	LEBEL	ARCAMBEAU	RÉGAMEY	G ^{ral} BRUNET
METMAN	ARNAUD	DESHAYES	KOECHLIN	C ^{ie} HISHAMATSOU.
ALÉVÈQUE	N	DUFOURMANTELLE	BERTIN	AMARI
OPPEINHEIMER	GUIMET	N	D ^r ANCELET	NAGAOKA
H. KRAFFT.	BÉNAZET	OTCHIAÏ	BANNO	TATSUKÉ
VEVER	N	HEURTEL	R. KEMP	M ^{le} de la MAZELIÈRE
DE LABRY	D ^r MÈNE	A.-H. ROUART	DE BETHMAN	DESLANDRES

La première série sera soumise à réélection en 1907.

Société Franco-japonaise de Paris, fondée le 16 Septembre 1900.

Cofondateurs : Émile Bertin / Émile Guimet.

Président : Émile Bertin. Vice-président : Émile Guimet, Fondateur du Musée des Religions, à Paris. On remarque d'anciennes figures françaises emblématiques du Japon de Meiji Tennō, notamment le Président d'Honneur : Gustave Boissonnade, Fondateur du Droit Moderne du Japon.

Société Franco-japonaise de Paris, fondée le 16 Septembre 1900.

Cofondateurs : Émile Bertin / Émile Guimet.

Président : Émile Bertin. Vice-président : Émile Guimet, Fondateur du Musée des Religions à Paris. On remarque d'anciennes figures françaises emblématiques du Japon de Meiji Tennō, notamment le Président d'Honneur : Gustave Boissonnade de Fontarabie, Fondateur du Droit Moderne du Japon.

Société Franco-Japonaise

DE PARIS

Fondée le 16 septembre 1900



SIÈGE SOCIAL :

HOTEL DES SOCIÉTÉS SAVANTES, 28, Rue Serpente

PARIS

1905



1905 – BULLETIN DE LA SOCIÉTÉ FRANCO-JAPONAISE DE PARIS - BÂTIMENT DU SIÈGE SOCIAL DE LA SOCIÉTÉ FRANCO-JAPONAISE À L'« HÔTEL DES SOCIÉTÉS SAVANTES » RUE DANTON ET RUE SERPENTE DANS LES ANNÉES 1900 AUTOUR DE DEUX ROTONDES MONUMENTALES, PARIS, DANS LE VI^{ème} ARRONDISSEMENT - ENTRÉE 28, RUE SERPENTE.



PRÉSIDENT D'HONNEUR DE LA SOCIÉTÉ FRANCO-JAPONAISE
GUSTAVE BOISSONNADE de FONTARABIE
(1825-1910)
FONDATEUR DU DROIT MODERNE DU JAPON.



COFONDATEUR DE LA SOCIÉTÉ FRANCO-JAPONAISE
ÉMILE GUIMET
(1836-1918)
FONDATEUR DU MUSÉE DES RELIGIONS, À PARIS.

Reconnaissance et Gratitude Japonaises à la Mémoire d'Émile Bertin.

La Société Franco-Japonaise prie

M. de lui faire l'honneur d'assister à la réunion qu'elle tiendra, à la Salle d'Éna (Avenue d'Éna, 10) le Vendredi 24 Mai à 15^h30, pour commémorer l'œuvre au Japon de Louis Émile Bertin.

Cette réunion sera honorée de la présence de S. Exc. l'Ambassadeur du Japon à Paris et de celle de représentants du Ministère de la Marine et de l'Académie des Sciences.

Elle se terminera par des danses japonaises exécutées par M. Yoshio Aoyama et par des projections présentées par M. Hackin.

*Cette invitation est valable pour deux personnes
Prière de la présenter à l'entrée*

*R. P. V. P.
(Secrétariat de la Société)
24, rue Greuze, Paris XVII^e*

Société franco-japonaise de Paris

*Siège : Palais du Louvre-Pavillon de Marsan, 107, rue de Rivoli, Paris (1^{er})
Secrétariat Général : 24, rue Greuze (16^e)
Bibliothèque : Maison du Japon, Cité Universitaire, 3 et 5, boul. Jourdan (14^e)
Trésorier : 33, rue Cambon (1^{er})*

RÉUNION DU 24 MAI 1935

EN L'HONNEUR DE

LOUIS-ÉMILE BERTIN

LIBRAIRIE DU RECUEIL SIREY

22, rue Soufflot, 22 — PARIS (V^e)

1935

Publications de la Société franco-japonaise de Paris

LOUIS-ÉMILE BERTIN

SON ROLE

DANS LA CRÉATION DE LA MARINE JAPONAISE

PAR LE

Capitaine de vaisseau TOGARI

Attaché naval
près l'Ambassade Impériale du Japon à Paris

Avec une préface de **Ch. FRANÇOIS**

Ingénieur général de 1^{re} classe du Génie maritime
Directeur central des Constructions navales

LIBRAIRIE DU RECUEIL SIREY
22, rue Soufflot
PARIS (V^e)

CHARLES-LAVAUZELLE & C^e
Editeurs militaires
124, boulevard Saint-Germain
PARIS (VI^e)

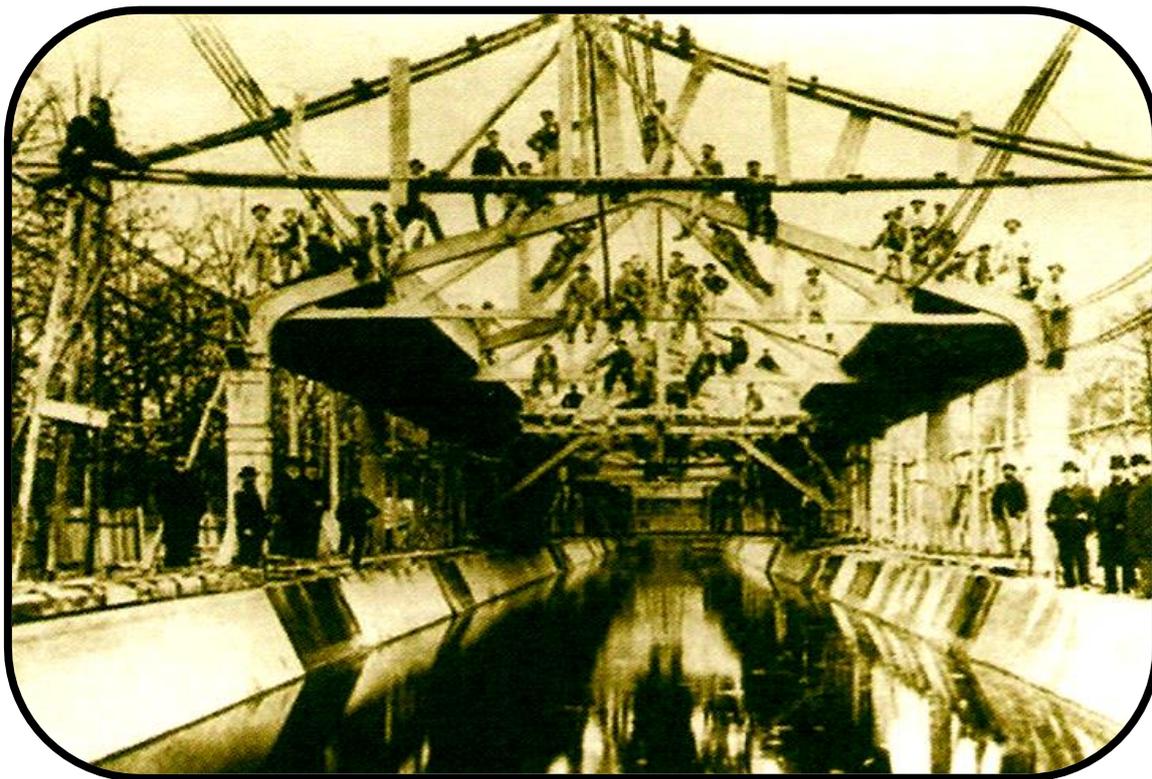
1935

Extraits du discours

de son Excellence Monsieur Sato,
Ambassadeur du Japon :

« ... Lorsque Bertin partit pour le Japon à la fin de l'année 1885, il avait déjà derrière lui un brillant passé d'ingénieur et de savant. Ses travaux sur la ventilation, puis la stabilité des navires, l'admirable invention du cloisonnement, adopté dès cette époque sur dix-sept navires de différentes nations, lui avait valu une belle réputation, en même temps que l'estime de son grand prédécesseur, Dupuy de Lôme et les distinctions qui avaient ouvert sa carrière académique. Mais peut-être puis-je dire que la mission de Bertin au Japon allait lui permettre de donner pleinement toute la mesure de son immense talent dans la création de notre marine... il fit bénéficier nos marins de ses conseils dans un grand nombre de domaines qui furent toujours accueillis avec déférence et gratitude, mais avec la pleine adhésion de l'esprit et du cœur ; car Émile Bertin avait su gagner la confiance de tous les Japonais qui le rencontrèrent..... », 24 Mai 1935.

Bertin Inventeur et Créateur du Bassin d'Essais des Carènes à Paris.



Bertin : Construction, en 1906, du Bassin de Traction du Boulevard Victor à Paris.

Le Grand Patron du Génie maritime Émile Bertin va œuvrer en vue de la création d'un Bassin d'Essais à Paris pour l'étude des carènes en modèles réduits, (à une période où les essais de ce type n'étaient même pas envisagés). Le Bassin d'Essais des Carènes de Paris est par conséquent, grâce au génie d'invention d'Émile Bertin, le plus ancien laboratoire d'hydrodynamique navale au monde, depuis sa mise en service en 1906 ; son Bassin de Traction de 160 m de long était aussi le premier et le plus grand au monde.

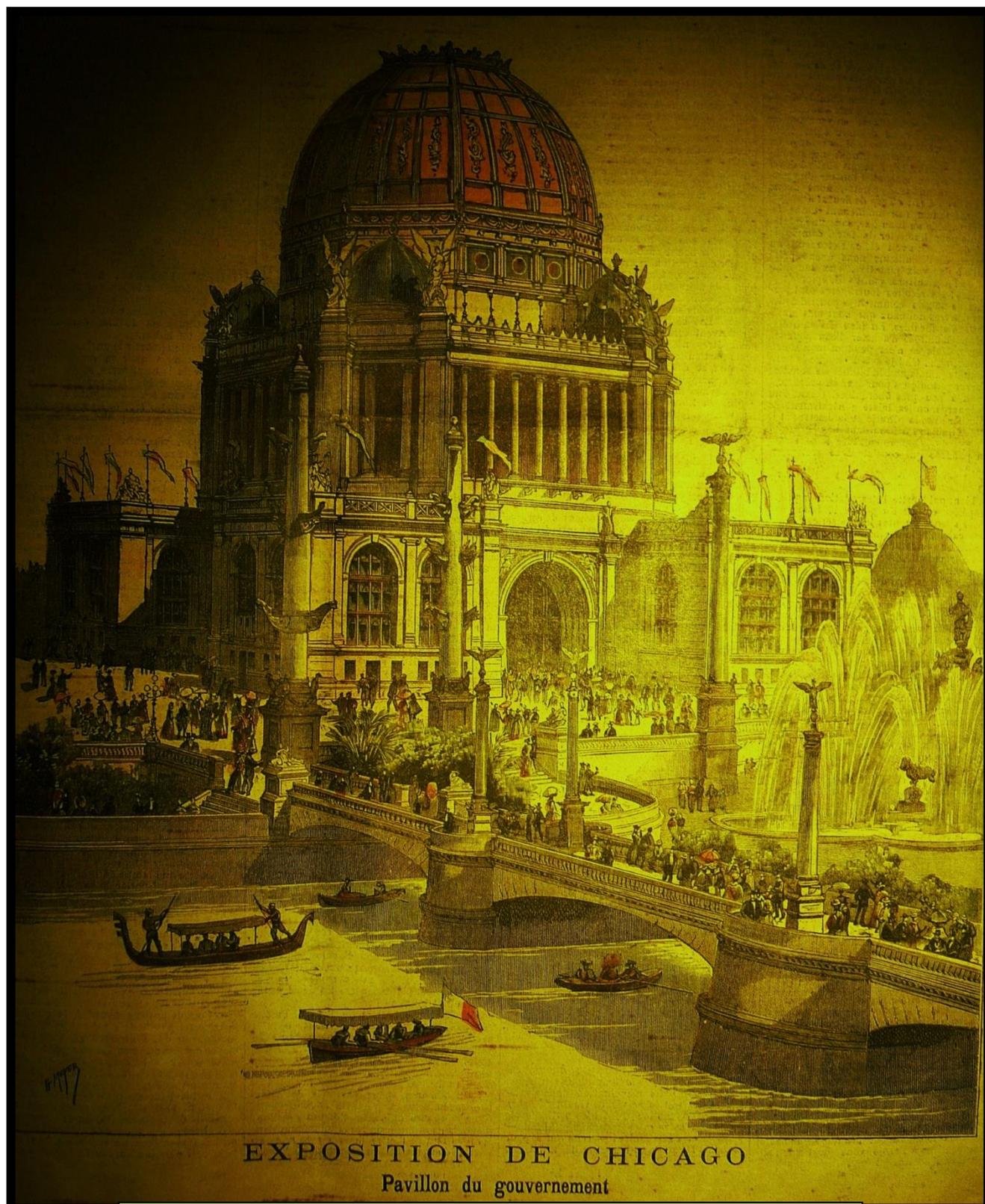
PORT DE TOULON.

DIRECTION DES CONSTRUCTIONS NAVALES.

Au retour du Japon :
1890. Émile Bertin, directeur - adjoint des Constructions Navales du Port de Toulon.
© Collection Privée Hervé Bernard

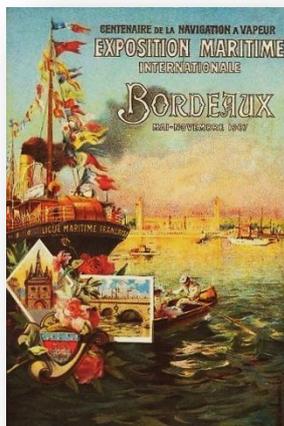
Bertin détaché pour l'Exposition Maritime Internationale de Chicago

U.S.A - 1893.



Supplément « Le Petit Journal » daté du 20 Mai 1893.
EXPOSITION MARITIME INTERNATIONALE DE CHICAGO
(États-Unis d'Amérique)
Pavillon du Gouvernement
(L'un des plus beaux édifices de l'Exposition).
© Collection Privée Hervé Bernard.

Bertin Commissaire Général de l'Exposition Maritime Internationale de Bordeaux, en 1907.



LES COMMISSAIRES ÉTRANGERS DE L'EXPOSITION MARITIME INTERNATIONALE DE BORDEAUX, EN 1907.

Au centre le Commissaire Général de l'Exposition Maritime l'Illustre Savant Émile Bertin, Directeur du Génie Maritime, Membre de l'Institut Commandeur de la Légion d'Honneur.



Émile Bertin - Commissaire Général de l'Exposition Maritime de Bordeaux - Créateur de la flotte militaire moderne du Japon fut invité par l'Amiral Ijūin Gorō (1852-1923) à dîner, le jeudi 1^{er} Août 1907, à bord du splendide Cuirassé *Tsukuba*, navire-amiral, mouillé au Verdon avec le cuirassé *Chitose*, deux bâtiments de l'Escadre japonaise envoyés de façon officielle par le *Pays du Soleil Levant* à l'Exposition Maritime Internationale de Bordeaux, en 1907.



Le croiseur cuirassé *Tsukuba*, navire-amiral de l'Empire du Soleil Levant, mouillé au Verdon le 1^{er} août 1907.

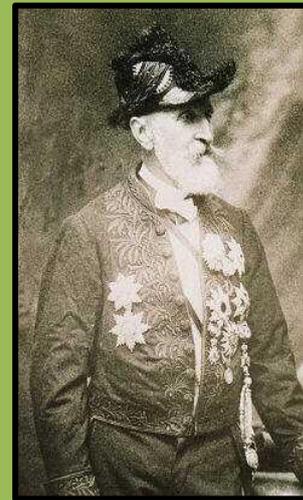


Émile Bertin en Habit d'Académicien.
Fondateur de la Marine Militaire du Japon.
Savant et Inventeur de Renommée Universelle*.

CRÉATEUR DE LA MARINE
MILITAIRE
MODERNE JAPONAISE.

LAROUSSE DU XX^e SIÈCLE.
Nouveau dictionnaire
encyclopédique en six forts
volumes grand in-4^o.
Édition 1932

Louis, Émile Bertin figurera dans
les dictionnaires jusqu'à la grande
Guerre 1939-1945



BERTIN (Louis-Émile), ingénieur du génie maritime français, né à Nancy en 1840, mort à La Glacerie (Manche) en 1924. Membre de l'Académie des sciences (1903), de l'Académie de marine (1921). Il créa la marine militaire du Japon où il avait été détaché en mission, et à son retour en France devint directeur de l'École du génie maritime, puis en 1895 directeur des Constructions navales.

* Émile Bertin construisit en France et au Japon environ 150 bâtiments de surface.
Créateur - Inventeur : Tranche cellulaire dite « Caisson Bertin » - Manche à air -
Bassin des carènes à Paris (1^{er} au monde) - Quilles latérales anti-roulis, etc.
Celui qui a fait de la France, en 1898, la Deuxième Puissance Maritime Mondiale.

HOMMAGE SUPRÊME DE LA MARINE LE CROISEUR « ÉMILE BERTIN »

La Marine française n'avait pas oublié ce qu'elle devait à Émile Bertin
dans les progrès considérables des techniques et de la
« Construction Navale ».



Émile Bertin.



Georges Leygues.

Le Croiseur « Émile Bertin ».

Elle donna donc son nom à un croiseur léger, très belle unité de 6.000 tonnes. Commandé le 18 décembre 1928, lancé le 9 mai 1933 et entré en service le 17 mai 1934. Au cours de ses essais, il atteignit la vitesse de 42 nœuds (plus de 77 Kms/heure !) ce qui faisait de ce croiseur le plus rapide du monde et le plus racé de la Marine française. A l'occasion de son lancement, Georges Leygues, alors Ministre de la Marine, retraça la brillante carrière d'Émile Bertin avant de conclure : «...SON ŒUVRE A PORTÉ HAUT ET LOIN LE PRESTIGE DE LA FRANCE. IL EST DE LA LIGNÉE DES SANÉ, DES DUPUY DE LÔME ET DES DE BUSSY, IL A RENOUÉ ET MAINTENU LA TRADITION DES GRANDS ARCHITECTES NAVALS DE COLBERT...».

Après Sané et Dupuy de Lôme, Émile Bertin fut incontestablement l'un des plus grands ingénieurs que le monde ait connu, dans l'expertise et le domaine des constructions navales.

Georges Leygues, Ministre de la Marine :

« Émile Bertin... Son œuvre a porté haut et loin le Prestige de la France. Il est de la lignée des Sané... »



Institut Royal
de
France
Acad. des sciences. (Mécanique)

LE BARON SANÉ,
(Jacques-Noël)

*Inspecteur général du Génie maritime, Chevalier de S. Michel
et de S. Louis, Commandeur de la légion d'honneur.*

Né à Brest, (Finistère) le 11 Janvier 1740, du 21 1807.

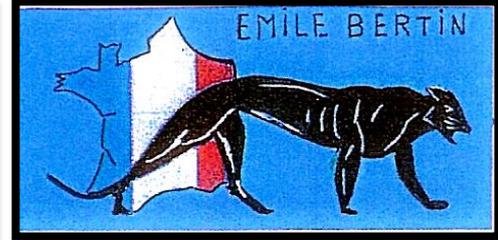
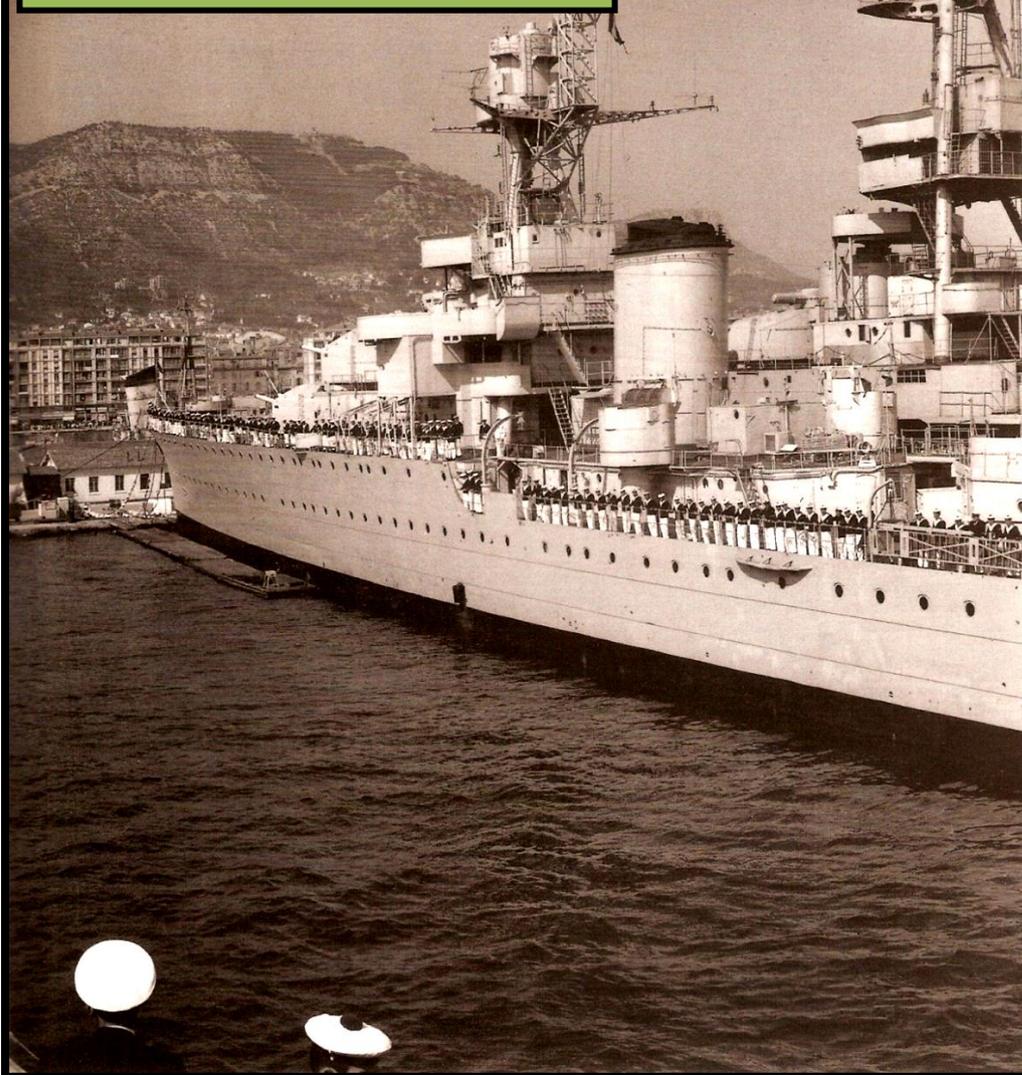
LE GRAND INGÉNIEUR MARITIME SANÉ
(1740 – 1831)

Commandeur de la Légion d'honneur
Inspecteur Général du Génie Maritime
Surnommé « le Vauban de la Marine »

© Collection Privée Hervé Bernard

ÉMILE BERTIN - CROISEUR LÉGER DE 6 000 TONNES - 1933 / 1959

Revue navale du 14 juillet 1958. A bord de l'ÉMILE BERTIN, l'État - Major et le Personnel du Groupe des Écoles de Toulon rendent les Honneurs au Président du Conseil, le Général Charles de Gaulle.



Insigne de l'ÉMILE BERTIN.



L'ÉMILE BERTIN arrivant sur rade de Ching Wang Tao, le 3 juin 1946. Vue prise depuis le croiseur SUFFREN pendant la manœuvre d'accostage à couple.



L'ÉMILE BERTIN à Alger en avril 1944. Accosté pour ravitaillement au quai de Falaise.



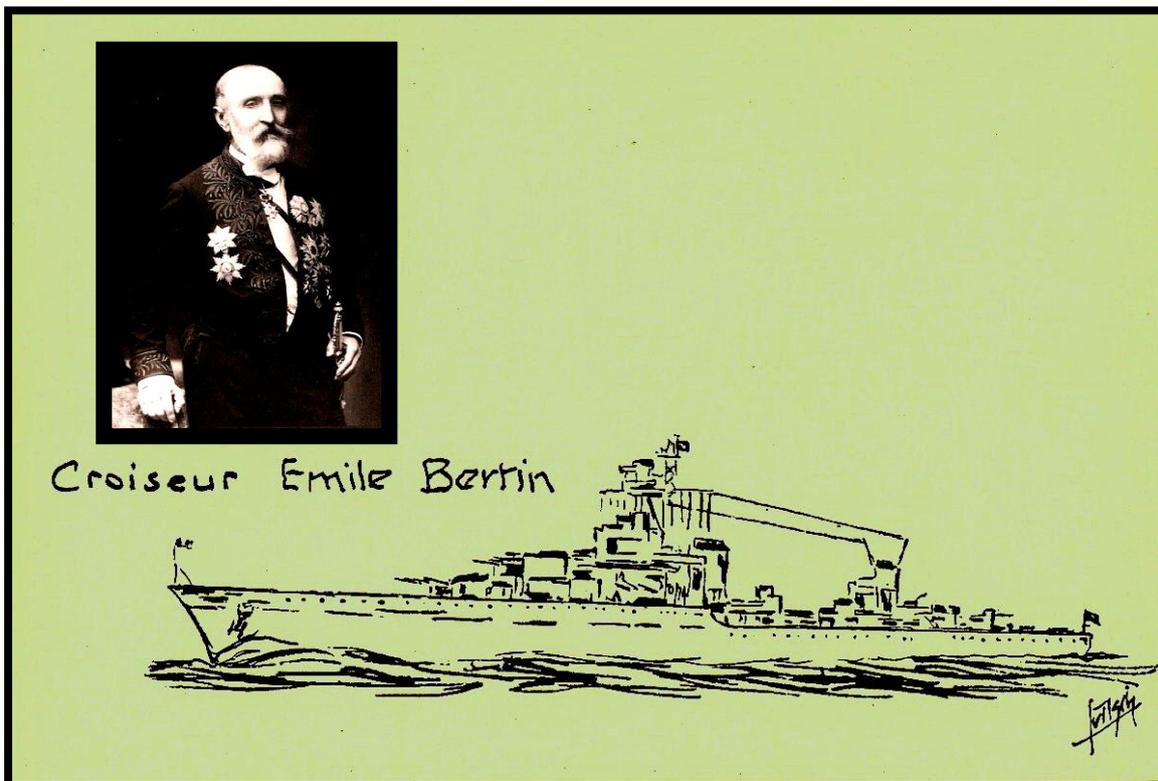
L'ÉMILE BERTIN.

Toulon, le 4 décembre 1947. Retour en France des cendres du Général Leclerc qui reposent dans le Panthéon militaire de l'Hôtel national des Invalides, à Paris.



Symbolique de l'ÉMILE BERTIN.

**HOMMAGES AUX 22 000 MARINS AYANT SERVI SUR L'« ÉMILE BERTIN »
HÉROS - MORTS POUR LA FRANCE AU COMBAT - ANONYMES**



**Carte Postale éditée à l'occasion de la Commémoration, à Nancy,
du 150^{ème} Anniversaire de la naissance d'Émile Bertin, le 23 Mars 1990**

L'Auteur de cet ouvrage de la Mémoire tient à rendre un témoignage d'estime, de respect envers l'Armée, la Marine, aux 22 000 Marins Héros - Morts pour la France au Combat - Anonymes, ayant servi sur le Croiseur mythique l'« *Émile Bertin* » cité à l'Ordre du Corps d'Armée pour sa Participation Brillante et Active aux Opérations du Débarquement des Alliés dans le Port d'Anzio, Province de la Ville de Rome, en Italie, et sur les Côtes de Provence en Août et Septembre 1944 sous le Commandement du Capitaine de Vaisseau Paul Ortolli portant la marque du Contre-amiral Philippe Auboyneau qui ont été tous les deux faits par le Général Charles de Gaulle « Compagnons de la Libération », Membres Médaillés par un Décret de 1945, de l'Ordre de la Libération.

Je suis l'un des quelques rares « *Membre d'Honneur* » de l'Association nationale des « *Anciens du Croiseur Émile Bertin* » dont j'ai la vive satisfaction de faire partie par mes liens de parenté avec la famille Bertin. Je ne peux m'empêcher d'avoir une « *Pensée affectueuse pour mon Père* », Saint-Cyrien de la 113^{ème} Promotion 1926/1928 du « *Sous-lieutenant Pol Lapeyre* », Officier de la Légion d'honneur, Croix de guerre 39/45 qui se trouvait, en 1944, dans le déluge de feu de la Bataille du Monte Cassino.

« ...LA RUE ÉMILE BERTIN, À NANCY, EN HOMMAGE
À L'UN DE NOS PLUS ILLUSTRÉS CONCITOYENS... »

V.
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MAIRIE DE NANCY
DES REGISTRES DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE DE NANCY
Séance du 22 OCTOBRE 1936.

Dénominations de rues. M. IDOUX donne lecture du rapport suivant :

" Au nom de votre Commission des Travaux, nous vous soumettons différentes propositions tendant à modifier la dénomination de certaines voies publiques savoir :

" Rue de Villers
" Depuis le percement de la rue Aristide Briand, la rue de Villers se trouve très nettement sectionnée en deux tronçons de la place du Bon Coin.

" Cette situation nouvelle présente un inconvénient très marqué pour les nombreuses personnes, dont la plupart sont étrangères à Nancy, qui, se rendant au Service départemental des pensions ou au Centre de réforme installés dans la partie supérieure de la rue de Villers, trouvent difficilement cette voie lorsqu'elles arrivent à la place du Bon Coin.

" Pour remédier à cette imperfection, il y aurait lieu de laisser le nom de "rue de Villers" au tronçon s'étendant de la place de la Commanderie à la place du Bon Coin.

" La partie de ladite rue, située au-delà de la place du Bon Coin, jusqu'à la limite du territoire de Nancy, deviendrait la rue "Emile Bertin", en hommage à l'un de nos plus illustres concitoyens, dont les célèbres études

EXTRAIT
DES REGISTRES DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE DE NANCY
théoriques et expérimentales ont fait bénéficier le Génie maritime français d'une réputation mondiale. La Marine française a d'ailleurs reconnu de façon éclatante les éminents services d'Emile Bertin en donnant son nom à l'une de nos plus belles unités.

LE CONSEIL MUNICIPAL
Ratifie les propositions qui lui sont soumises.
FAIT ET DÉLIBÉRÉ A NANCY, le 22 OCTOBRE 1936.

Étaient présents: M.M. le Dr Schmitt, Maire; Toussaint, Dubas, Delagoutte, le Dr Zuber, Godfrin, Pouget, le Dr Merklen, le Dr Pélerin, Adjoint; Blanc, Breton, Briswalder, Bussière, Chaize, Courtot, Croisier-Greff, Divoux, Elbel, Essig, Exbrayat, Glotz, Hornac, Idoux, Kalis, Lainé, Loewert, Mosser, Raux, Rayer, Sainglas, Seyot, Simon Spillmann, Thomas et Valade, Membres du Conseil.
Excusé: M. Marchal, Adjoint.

POUR EXTRAIT,
Pour le Maire:
L'Adjoint délégué,
R. TOUSSAINT.

VU POUR ÊTRE ANNEXÉ
A NOTRE ARRÊTÉ EN DATE DE CE JOUR.
NANCY, le 3 novembre 1936.
Le Préfet,
L. BOSNEY.

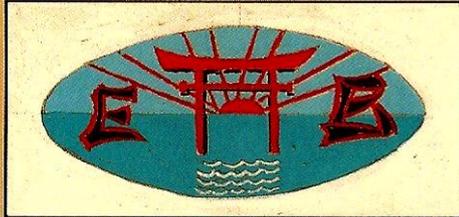
Pour copie conforme.
Pour le Maire:
L'Adjoint délégué,

Extrait des Registres des Délibérations du Conseil Municipal de la Ville de Nancy
Séance du 22 octobre 1936

« ...En hommage à l'un de nos plus illustres concitoyens, dont les célèbres études théoriques et expérimentales ont fait bénéficier le Génie maritime français d'une réputation mondiale. La Marine française a d'ailleurs reconnu de façon éclatante les éminents services d'Émile Bertin en donnant son nom à l'une de nos plus belles unités.... ».

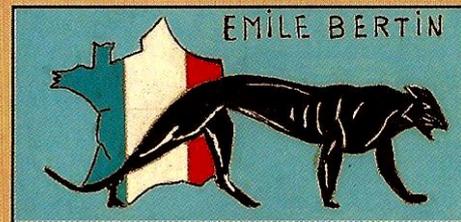
(© Collection Privée Hervé Bernard).

LE 23 MARS 1990 À NANCY COMMÉMORATION DU
150^{ème} ANNIVERSAIRE DE LA NAISSANCE D'ÉMILE BERTIN
RECONNAISSANCE DE SA VILLE NATALE



INSIGNES
DU
CROISEUR E. BERTIN
1931 - 1961

ÉMILE BERTIN
INGENIEUR GENERAL
DU GENIE MARITIME
1840 - 1924



M. Leclercq



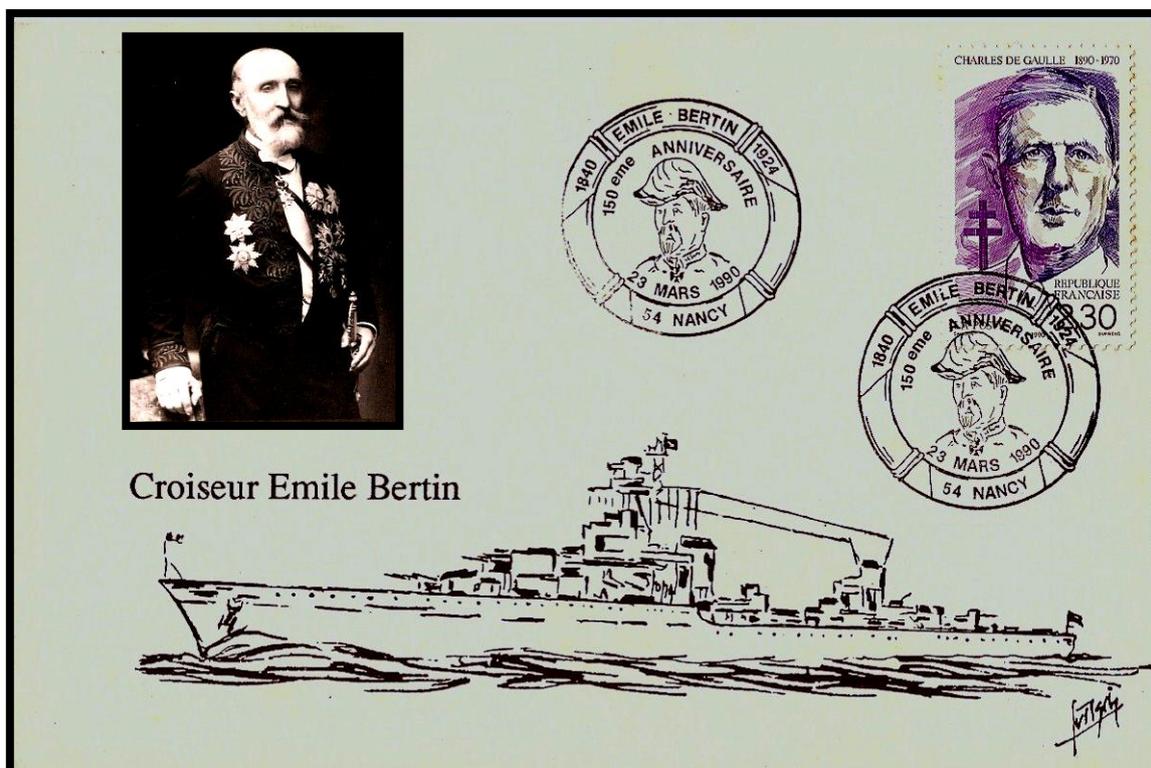
Carte Postale

Imp. C.T.I. - 54420 Saulbaures-Lès-Nancy - Tél. 83.29.47.88



ÉMISSION DE CARTES POSTALES AVEC DES TIMBRES À
L'EFFIGIE DU GÉNÉRAL CHARLES DE GAULLE
POUR LE 150^{ème} ANNIVERSAIRE – NANCY.

LE 23 MARS 1990 À NANCY COMMÉMORATION DU
150^{ème} ANNIVERSAIRE DE LA NAISSANCE D'ÉMILE BERTIN
RECONNAISSANCE DE SA VILLE NATALE



Croiseur Emile Bertin

ÉMISSION DE CARTES POSTALES AVEC DES TIMBRES À
L'EFFIGIE DU GÉNÉRAL CHARLES DE GAULLE
POUR LE 150^{ème} ANNIVERSAIRE – NANCY.

LE 23 MARS 1990 À NANCY
POSE D'UNE PLAQUE COMMÉMORATIVE SUR LA MAISON NATALE
D'ÉMILE BERTIN



Pose de cette plaque commémorative sur la maison natale d'Émile Bertin devant un détachement de la Marine Nationale accompagné de Musique Militaire, en présence de nombreuses Personnalités Civiles et Militaires de la Cité Nancéenne.

LA CROIX

Lancement de l' « Emile-Bertin »

Né en 1840, élève de l'École polytechnique, E. Bertin fut le type même du grand ingénieur français à la fois profond dans les recherches théoriques, et habile dans les interprétations et applications pratiques.

Dès les premières années de son service, commencé à Cherbourg, il manifesta ses qualités d'originalité et d'études par des travaux relatifs à la ventilation des transports de chevaux et des transports de Cochinchine *Calvados, Annamite, Mytho*, études qui lui valurent, en 1874, ses premières récompenses à l'Académie des sciences.

Vers la même époque, son attention se dirigeait sur une importante question de haute mécanique, celle du roulis, du tangage et des qualités nautiques du navire.

Après une série d'études préliminaires et l'examen attentif des théories de Bernouilli et de Reech, l'illustre ingénieur put faire paraître, dès 1869, un premier mémoire, où il établissait l'équation du mouvement arbitraire de la molécule dans la houle régulière, et préparait pour plus tard l'étude des ondes elliptiques. Pour contrôler expérimentalement ses formules, il inventait le savant et ingénieux *oscillographe double*, et imaginait les quilles latérales ou *quilles de roulis*, que ne tardèrent pas à adopter tous les constructeurs de navires. Aujourd'hui, dans quelque pays que ce soit, un ingénieur naval ne saurait songer aux qualités nautiques d'un bâtiment sans prononcer aussitôt le nom de M. Bertin.

Mais la stabilité transversale au combat le préoccupait plus encore, et c'est alors qu'il imagina la protection par *tranche cellulaire* placée au-dessus du pont blindé. Les *Lepanto* et *Italia* en firent une immédiate application, puis ce fut chez nous le *Sfax*, le *Jurien-de-la-Gravière*, et au Japon les *Matsushima*, *Itsukushima*, etc.

En même temps qu'il était un ardent défenseur de la stabilité, M. Bertin était un apôtre de la vitesse. Son *Milan* atteignit 18 n. 5 à une époque où les navires de sa taille ne dépassaient pas 16 nœuds. Bertin montrait ainsi le rôle capital que le poids par cheval des chaudières et des machines jouait dans le navire et conduisait l'ingénieur à l'utilisation des chaudières à haute pression et multitubulaires, dont l'usage s'est partout généralisé.

Successivement à Cherbourg, puis en mission de cinq années dans l'empire du Soleil Levant où il créa la marine japonaise, son séjour à l'École du génie maritime, puis à la direction du service technique des constructions navales qu'il organisa de toutes pièces, sa nomination à l'Institut et jusqu'à son dernier souffle ses admirables études scientifiques, firent que sa disparition, le 23 octobre 1924, peut être considérée comme un deuil national et même comme un deuil universel. Il était juste qu'un navire du programme naval portât le nom de cet homme de génie et aussi qu'au lancement de ce navire fussent conviés, outre ses descendants, Mile Anne Bertin, sa fille ; les colonels Charles et Henri Bertin, ses fils ; un grand nombre d'officiers de tous grades du génie maritime.

M. Leygues, ministre de la Marine, au cours du banquet qui précéda le lancement, après avoir retracé la carrière d'Emile Bertin, conclut en disant : « Son œuvre a porté haut et loin le prestige de la France. Il est de la lignée des Sané, des Dupuy de Lôme et des de Bussy, il

a renoué et maintenu la tradition des grands architectes navals de Colbert... »

Il nous invite à dire quelques mots sur le nouveau navire dont nous avons donné hier une photographie prise peu avant sa mise à la mer. Comme on a pu le voir sur cette image, la forme de sa coque rappelle celle des bâtiments légers adoptée chez nous en ces dernières années.

Trop légers même, à notre sens ; car si cette finesse de 10 (167 mètres de long sur 16 mètres de large) peut lui conférer, grâce aux 120 000 chevaux prévus, une vitesse qui dépassera 34 nœuds, ce petit navire ne possède aucune protection contre les projectiles ennemis, alors que le *Leipzig* allemand, du même tonnage (6 000 tonnes), et du même armement (9 canons de 150 millimètres), a une ceinture de protection de 75 à 100 millimètres.

Cette défection tient en partie au fait qu'il avait été conçu comme bâtiment exclusivement mouilleur de mines et non pas comme croiseur pouvant porter les 9 canons en 3 tourelles triples, dont il va être muni, plus 4 canons de 90 contre avions, plus 2 tubes lance-torpilles triples, plus 8 canons de 37 contre avions, et une certaine quantité de mines, et, enfin, une catapulte pour hydravions.

Aux chantiers de Penhoët, la coque métallique a cependant fait l'objet d'une étude particulièrement poussée, en vue de réaliser des gains de poids importants par l'emploi de la soudure électrique, dont ces chantiers possèdent une des plus perfectionnées installations du monde. En outre, on y a fait un emploi très étendu des alliages d'aluminium comprenant en particulier des pièces fondues en « Alpan ».

L'appareil moteur se compose de quatre ensembles de turbines Parsons à engrenages. La vapeur est fournie par 6 chaudières à surchauffe timbrées à 27 kg. et munies des appareils de chauffe Penhoët qui ont déjà fait leurs preuves dans la marine française, en particulier sur le croiseur *Jeanne-d'Arc*, sorti des mêmes chantiers et qui, infatigablement, porte depuis deux ans le pavillon français dans le monde entier.

Ajoutons, en terminant, que la cale que l'*Emile-Bertin* a dégagée hier en glissant gracieusement à la mer au son de la *Marseillaise* sera bientôt occupée par le croiseur *Châteaurenault*, auquel, cette fois, une protection des plus efficaces sera adaptée afin d'être en mesure de combattre sans faiblir les croiseurs étrangers de la même catégorie.

XXX

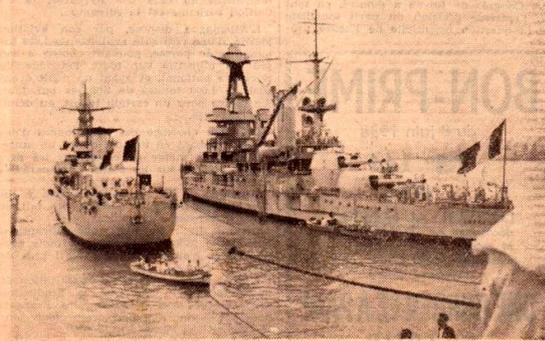
LA CROIX.

Lancement du Croiseur « Émile Bertin ». Article d'éloges sur la vie de Louis, Émile Bertin.

Presse, 1933.

© Collection Privée Hervé Bernard.

L'escadre de l'Atlantique à Casablanca



Voici le croiseur « Emile-Bertin » et le cuirassé « Lorraine », dans le port de Casablanca.

L'Escadre de l'Atlantique à Casablanca.

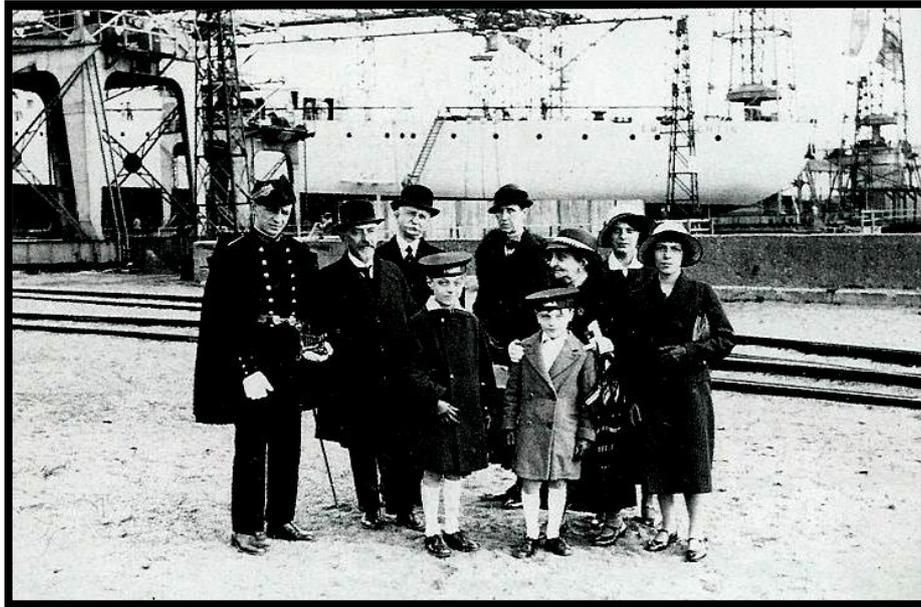
Voici le Croiseur « Émile Bertin » et le Cuirassé « Lorraine » dans le Port de Casablanca. Presse Nationale.

BERTIN (Emile)

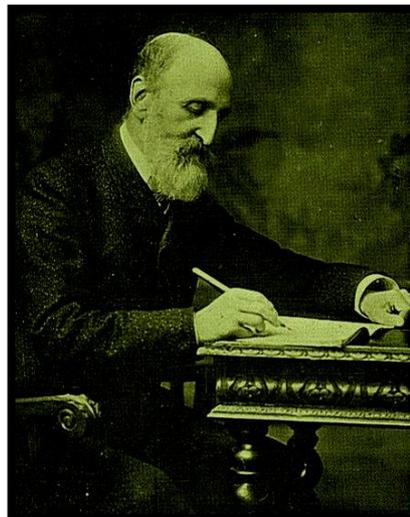
Né à Nancy le 23 mars 1840, entré à Polytechnique en novembre 1858, il en sortit dans le génie maritime et fut affecté en 1863 à Cherbourg. Il y effectua des études devenues classiques sur la houle et le roulis et soutint devant la faculté de Caen une remarquable thèse de doctorat en droit. Pendant la guerre de 1870, il organisa les défenses du Cotentin puis se fit remarquer en 1875 en renflouant le paquebot anglais *Pascal* naufragé. Passé à Brest, il se signala à nouveau en mettant au point de nouveaux procédés de construction des coques de navires de guerre qui développaient leur résistance aux explosions sous-marines (tranche cellulaire) et furent adoptés par toutes les marines. Il établit ainsi les plans du croiseur *Sfax* (1882), du *Milan* et de plusieurs bâtiments légers. Appelé au Japon en 1886, il y passa quatre ans pendant lesquels il développa les arsenaux, créa ceux de Sasebo et de Kuré et construisit des navires remarquables qui contribuèrent beaucoup aux victoires remportées par le Japon pendant la guerre de 1904-1905 contre la Russie. Revenu en France en 1890, il servit à Toulon, à Rochefort puis fut nommé directeur de l'École d'application du Génie maritime. Il professa le cours de machines et chaudières. Directeur central des Constructions navales en 1895, il élabora les plans de très nombreux cuirassés et croiseurs des programmes navals d'avant 1914 (*Henri IV*, cuirassé type *Patrie*, croiseur type *Jeanne d'Arc*). Après de longues polémiques, il réussit à faire admettre les chaudières à petits tubes, appelées au succès que l'on sait. Admis à la retraite en mars 1905, membre de l'Académie des sciences en 1903, savant de renommée mondiale, il est l'auteur de plus de 40 mémoires scientifiques et techniques sur diverses

questions : chaudières et machines, ventilation, hydrodynamique, torpilles etc. Bertin a fondé l'étude scientifique des qualités nautiques du navire et imposé la création du Bassin des carènes permettant les études sur maquettes. Président de l'Académie des sciences en 1922. Mort à La Glacière (Manche), le 22 octobre 1924.

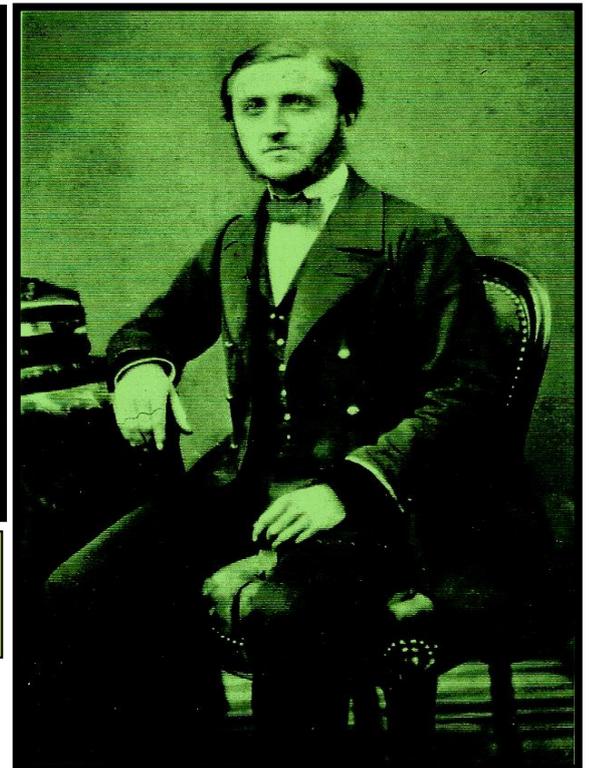
Extrait du Dictionnaire « Marins Célèbres »



1933 : Lancement de l' « Émile Bertin » aux chantiers navals de Penhoët à Saint-Nazaire. Le Colonel Henri Bertin (X.1895) et ses enfants, Henri-Jacques Bertin (X.1930) futur Général, Anne-Marie, Geneviève, et en costume marin, Pierre et Michel Bertin. Le Colonel Charles Bertin (Saint-Cyr, 1892) et son épouse née Madeleine Rieunier (Fille cadette de l'amiral Henri Rieunier, qui fut Ministre de la Marine, Député de Rochefort-sur-Mer, un illustre marin, Pionnier de l'Extrême-Orient et du Japon). Anne-Antoinette dite Anna Bertin. L'épouse du Colonel Henri Bertin née Berthe Lebrun Renaud n'est pas sur la photo, car déjà décédée. Ci-dessous, Émile Bertin en Habit de membre de l'Institut, commandeur de la Légion d'honneur portant en écharpe la grand-croix de Saint-Stanislas de Russie. © Collection Privée Hervé Bernard. Une photographie d'Émile Bertin, jeune ingénieur (AX) de la Marine, Docteur en droit et une autre photo le représentant beaucoup plus âgé.



**Louis, Émile Bertin
(1840-1924)
Membre de l'Institut.**





Décoration de Louis, Émile Bertin
(1840-1924)

Grand-Croix de l'Ordre du Trésor Sacré.
© Collection Privée Hervé Bernard.

De son côté, le Japon reconnaissant conférerait à Emile Bertin la grande croix du « Trésor Keere », distinction qui n'a été conférée à aucun autre étranger.

LOUIS, ÉMILE BERTIN SERA LE SEUL ÉTRANGER À BÉNÉFICIER - DURANT TOUT LE RÉGNE DE L'EMPEREUR MUTSUHITO - DE LA REMISE DE LA DÉCORATION DE L'ORDRE DE LA GRAND-CROIX DU TRÉSOR SACRÉ... LOUIS, ÉMILE BERTIN ÉTAIT AUSSI TITULAIRE DE LA GRAND-CROIX DE L'ORDRE DU SOLEIL LEVANT.

LES DEUX ORDRES LES PLUS PRESTIGIEUX DU JAPON APRÈS L'ORDRE DU CHRYSANTHÈME...

CHEZ LES LORRAINS DE PARIS

En l'honneur du magnifique croiseur <Emile-Bertin> (de Nancy)

Le croiseur *Emile-Bertin*, construit par les chantiers du Penhoët, magnifique et puissant croiseur, a quitté le 9 juillet 1934, le port de Saint-Nazaire pour se rendre au port de Brest.

Dans le port de Brest, on procède à son armement complet et il y commencera sans retard la série de ses essais.

Avons-nous besoin de rappeler qu'un croiseur est un navire très rapide, destiné à éclairer les escadres ? Les marins se plaisent à nommer « croiseurs » l'hirondelle de mer et la mouette.

La puissance de l'*Emile-Bertin* dépasse cent mille chevaux. L'*Emile-Bertin* peut réaliser une vitesse de 35 nœuds. Sa largeur est de 16 mètres ; sa longueur de 177 mètres.

Tel de nos lecteurs de *L'Est Républicain*, après avoir lu ce que nous écrivions de l'honneur rendu par la marine française à notre regretté compatriote nancéien, se rendra aisément compte de la longueur de l'*Emile-Bertin* en comptant les arbres, dans sa plus prochaine promenade, sur une des chères routes qui traversent la Lorraine, par exemple la route de Toul de laquelle Emile Bertin, après avoir parcouru le monde entier, disait qu'elle est une des plus belles du monde.

Absorbé par ses constructions maritimes et par les importantes missions qui lui étaient confiées, Emile Bertin n'accorda jamais grande attention aux conflits politiques. Il estimait que la République est le régime qui nous divise le moins, et s'en tenait là.

Né à Nancy le 23 mai 1840, il commença très jeune à se préparer au concours de l'École Polytechnique où il fut reçu le 1^{er} novembre 1858. La marine l'attira depuis son enfance, « comme elle attire toujours tant de Lorrains ».

Le 1^{er} octobre 1861, il entra à l'École d'application du génie maritime. Nommé sous-ingénieur de 3^e classe le 29 mai 1862, puis de 1^{re} classe le 29 mai 1864, ayant au plus haut point le souci du devoir et le culte de la patrie, il conquist rapidement tous les grades, jusqu'au faite de la hiérarchie.

Tout le temps dont il pouvait disposer à son gré, il le consacrait à des études se rapportant aux préoccupations de sa charge. Il nous disait à ce propos :

« À cette époque-là, on naviguait. Or, à bord de leur bateau, les jeunes officiers de marine pouvaient s'occuper à bien les études les plus diverses. C'est ainsi que j'ai préparé avec autant de plaisir que d'application le doctorat en droit. L'étude du droit français est agréable, réconfortante, passionnante même, quand on est très loin de la France, en des régions où les jurisprudences demeurent si diverses et où même quelquefois les jurisprudences semblent faire défaut.

Le 13 avril 1866, le gouvernement du Japon demanda au gouvernement français un technicien qui pût lui former une flotte, toute une flotte militaire ». Emile Bertin, à qui cette tâche fut proposée, l'accepta, à la seule condition qu'on lui accordât tout le temps nécessaire pour l'accomplir.

Combien d'années ?

Six années de suite. Dans les six années consécutives que ce Lorrain consacra à la création de toute une flotte militaire, il n'y eut pas une heure de nostalgie, pas une minute d'ennui. Maître de son œuvre comme de son temps, il poussa son œuvre jusqu'au bout. Les marins anglais qui observaient son travail ont, plus d'une fois, spontanément déclaré, en beaux jouteurs :

« Cette flotte du Mikado a été tracée avec une constante netteté de vues. Les types de ses navires sont parfaitement appropriés aux besoins du pays ».

De son côté, le Japon reconnaissant conférerait à Emile Bertin la grande croix du « Trésor Keere », distinction qui n'a été conférée à aucun autre étranger.

Les bateaux japonais construits par Bertin triomphèrent de la flotte chinoise en 1894 et de la flotte russe en 1905. Quand éclata la guerre du droit, fin de juillet 1914, la flotte japonaise se rangea au côté de la flotte britannique dont elle était l'aînée et au côté de la flotte française avec laquelle elle contracta une alliance véritablement sacrée.

Le 3 janvier 1892, M. Bertin fut nommé directeur des constructions maritimes, puis directeur du génie maritime, puis directeur du matériel au ministère de la Marine (1896-1905).

L'Académie des sciences couronna le « système de ventilation » dont Emile Bertin est l'inventeur. Le jury de l'Exposition universelle, en 1878, lui décerna une médaille d'or pour son système de « tirage-forces ». En le 25 novembre 1883, membre de l'Académie des sciences, il publia d'importants mémoires dans la *Revue Maritime* et dans le *Bulletin de la Société d'Encouragement*.

On tira avec profit ses livres sur la « Marine des États-Unis », sur les « Grandes guerres civiles du Japon », sur les « Chaudières marines », sur l'« Evolution de la puissance défensive des marines de guerre ».

Ses successeurs, qui furent ses élèves, reconnaissent hautement les progrès qui ont été, grâce à lui, réalisés en ce qui concerne « le navire considéré comme instrument de navigation et comme machine de combat ».

C'est lui qui a inventé les navires à flottaison cellulaire (1872). Son système de protection fut adopté, pour



Décoration de Louis, Émile Bertin
(1840-1924)

Grand-Croix de l'Ordre du Trésor Sacré.
© Collection Privée Hervé Bernard.

ARTICLE DE PRESSE

« L'EST RÉPUBLICAIN »
DU LUNDI 6 AOUT 1934

CHEZ LES LORRAINS DE PARIS

EN L'HONNEUR DU
MAGNIFIQUE CROISEUR
« ÉMILE BERTIN » (DE NANCY)

© COLLECTION HERVÉ BERNARD.

tous nos cuirassés, dès qu'il eut construit la Patrie, et adopté pour tous nos croiseurs, dès qu'il eut construit la Jeune-Arc.

Jusqu'à son dernier soupir, il a, par la parole et par l'exemple, travaillé à la grandeur de la France et par conséquent au maintien de la paix.

L'hommage que lui rend la France, en attachant son nom à une de nos plus belles unités maritimes, applaudi par tous les vrais Français, sera salué avec émotion par tous les Lorrains.

Emile HINZELIN.

L'EST RÉPUBLICAIN

LUNDI 6 AOÛT 1934

CHEZ LES LORRAINS DE PARIS

EN L'HONNEUR DU MAGNIFIQUE CROISEUR « ÉMILE-BERTIN » (de Nancy)

Le Croiseur *Émile-Bertin* construit par les chantiers de Penhoët, magnifique et puissant croiseur, a quitté, le 9 juillet 1934, le port de Saint-Nazaire pour se rendre au port de Brest.

Dans le port de Brest, on procède à son armement complet et il y commencera sans retard la série de ses essais.

Avons-nous besoin de rappeler qu'un croiseur est un navire très rapide, destiné à éclairer les escadres ? Les marins se plaisent à nommer « croiseurs » l'hirondelle de mer et la mouette.

La puissance de l'*Émile-Bertin* dépasse cent mille chevaux. L'*Émile-Bertin* peut réaliser une vitesse de 36 nœuds. Sa largeur est de 16 mètres ; sa longueur de 177 mètres.

Tel de nos lecteurs de *L'Est Républicain*, après avoir lu ce que nous écrivons de l'hommage rendu par la marine française à notre regretté compatriote nancéien, se rendra aisément compte de la longueur de l'*Émile-Bertin* en comptant les arbres, dans sa plus prochaine promenade, sur une des chères routes qui traversent la Lorraine, par exemple la route de Toul de laquelle Émile Bertin, après avoir parcouru le monde entier, disait qu'elle est une des plus belles du monde.

Absorbé par ses constructions maritimes et par les importantes missions qui lui étaient confiées, Émile Bertin n'accorda jamais grande attention aux conflits politiques. Il estimait que la République est le régime qui nous divise le moins, et s'en tenait là.

Né à Nancy le 23 mai 1840, il commença très jeune à se préparer au concours de l'École Polytechnique où il fut reçu le 1^{er} novembre 1858. La marine l'attirait depuis son enfance, « comme elle attire toujours tant de Lorrains ».

Le 1^{er} octobre 1861, il entra à l'École d'application du génie maritime. Nommé sous-ingénieur de 3^{ème} classe le 29 mai 1862, puis de 1^{ère} classe le 29 mai 1864, ayant au plus haut point le souci du devoir et le culte de la patrie, il conquiert rapidement tous les grades, jusqu'au faite de la hiérarchie.

Tout le temps dont il pouvait disposer à son gré, il le consacrait à des études se rapportant aux préoccupations de sa charge. Il nous disait à ce propos :

-A cette époque-là, on naviguait. Or, à bord de leur bateau, les jeunes officiers de marine pouvaient mener à bien les études les plus diverses. C'est ainsi que j'ai préparé avec autant de plaisir que d'application le doctorat en droit. L'étude du droit français est agréable, réconfortante, passionnante même, quand on est très loin de la France, en des régions où les jurisprudences demeurent si diverses et où même quelquefois les jurisprudences semblent faire défaut.

Le 13 avril 1886, le gouvernement du Japon demanda au gouvernement français un technicien « qui pût lui former une flotte, toute une flotte militaire ». Émile Bertin, à qui, cette tâche fut proposée, l'accepta, à la seule condition qu'on lui accordât tout le temps nécessaire pour l'accomplir.

- Combien d'années ?
- Six années de suite.

Dans les six années consécutives que ce lorrain installé au Japon consacrait à la création de toute une flotte militaire, il n'y eut pas une heure de nostalgie, pas une minute d'ennui. Maître de son œuvre comme de son temps, il poussa son œuvre jusqu'au bout. Les marins anglais qui observaient son travail ont plus d'une fois, spontanément déclaré, en beaux joueurs :

- Cette flotte du Mikado a été tracée avec une constante netteté de vues. Les types de ses navires sont parfaitement appropriés aux besoins du pays.

De son côté, le Japon reconnaissant conférait à Émile Bertin la grande croix du « Trésor Sacré », distinction qui n'a été conférée à aucun autre étranger.

Les bateaux japonais construits par Bertin triomphèrent de la flotte chinoise en 1894 et de la flotte russe en 1905. Quand éclata la guerre du droit, fin de juillet 1914, la flotte japonaise se rangea au côté de la flotte britannique dont elle était l'allié et au côté de la flotte française avec laquelle elle contracta une alliance véritablement sacrée.

Le 3 janvier 1892, M. Bertin fut nommé directeur des constructions maritimes, puis directeur du génie maritime, puis directeur du matériel au ministère de la Marine (1896-1905).

L'Académie des sciences couronna le « système de ventilation » dont Émile Bertin est l'inventeur. Le jury de l'Exposition universelle, en 1878, lui décernait une médaille d'or pour son système de « tirage-force ». Élu le 25 novembre 1903 membre de l'Académie des sciences. Il publia d'importants mémoires dans la *Revue Maritime* et dans le *Bulletin de la Société d'Encouragement*.

On relira avec profit ses livres sur la « *Marine des États-Unis* », sur les « *Grandes Guerres Civiles du Japon* », sur les « *Chaudières Marines* », sur l'« *Évolution de la Puissance Définitive des Marines de Guerre* ».

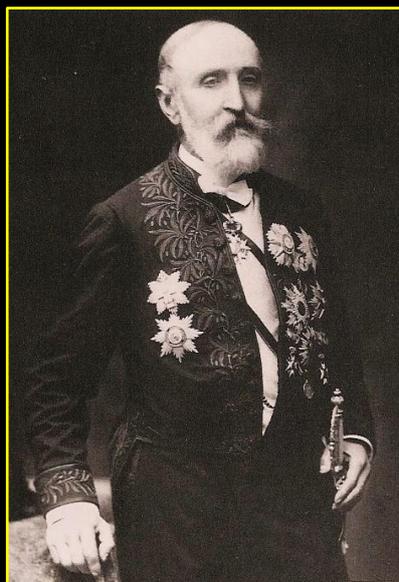
Ses successeurs qui furent ses élèves, reconnaissent hautement les progrès qui ont été, grâce à lui, réalisés en ce qui concerne « le navire considéré comme instrument de navigation et comme machine de combat ».

C'est lui qui a inventé les navires à flottaison cellulaire (1872). Son système de protection fut adopté, pour tous nos cuirassés, dès qu'il eut construit la *Patrie*, et adopté pour tous nos croiseurs, dès qu'il eut construit la *Jeanne d'Arc*.

Jusqu'au dernier soupir, il a par la parole et par l'exemple, travaillé à la grandeur de la France et par conséquent au maintien de la paix.

L'hommage que lui rend la France, en attachant son nom à une de nos plus belles unités maritimes, applaudi par tous les vrais Français, sera salué par tous les Lorrains.

Émile HINZELIN



LOUIS, ÉMILE BERTIN (1840-1924) – CROISEUR ÉMILE-BERTIN
© Collection Hervé Bernard

**LA VIE FABULEUSE DE LOUIS, ÉMILE BERTIN - AUTEUR HERVÉ BERNARD HISTORIEN
ARTICLE DE LA REVUE « TOUTE LA VIE » DATÉE DU 18 DÉCEMBRE 1941
« ÉMILE BERTIN CRÉATEUR DE LA MARINE JAPONAISE »**

Toute la Vie - 18 Dec. 1941

LE DESSOUS DES CARTES - LE DESSOUS DES CARTES



Le 2 octobre 1885, le ministre japonais de la Marine faisait exprimer au gouvernement français, par l'intermédiaire du ministre nippon à Paris, le marquis Hachisuka, son désir de voir détacher au Japon un de nos ingénieurs de constructions navales, L. Emile Bertin. Celui-ci devait être chargé, pour une période de trois années, d'une mission de conseiller auprès du ministre de la Marine, tant pour la direction des études de constructions navales que pour la réorganisation des arsenaux.

Dix jours plus tard, M. de Freycinet transmettait aux autorités japonaises l'agrément du gouvernement français.

ÉMILE BERTIN CRÉATEUR DE LA MARINE JAPONAISE

Le 27 de ce même mois, Emile Bertin signait à la légation du Japon le contrat qui devait courir à partir du 2 février 1886. Prévu pour trois ans, le contrat fut renouvelé pour une année supplémentaire et prit effectivement fin en février 1890.

Louis-Emile Bertin avait alors quarante-six ans. Le choix si flatteur dont il venait d'être l'objet consacrait la réputation de ce Lorrain travailleur, en qui brûlait la flamme du génie et de l'invention. Ingénieur du génie maritime, Emile Bertin avait consacré aux recherches scientifiques les loisirs que lui laissait son service. Il s'était d'abord fait remarquer par ses travaux sur la ventilation des navires, les effets de la houle, du roulis et la stabilité des bâtiments. Il était également l'inventeur d'un appareil, l'oscillographe. Mais ce qui, une quinzaine d'années plus tôt, avait attiré l'attention des nations étrangères sur les travaux d'Emile Bertin, c'était le dispositif qu'il avait découvert et qui bouleversait la structure des navires de guerre : le cloisonnement. Grâce à ce dispositif, le cuirassé à flottaison cellulaire fut muni d'une cuirasse d'épaisseur suffisante qui était à l'épreuve des explosifs de plus en plus puissants.

Quand le Japon, conscient de son destin et de ses devoirs futurs, songea à édifier sa puissance maritime, c'est à Emile Bertin qu'il fit appel comme au conseiller le plus expérimenté, au guide le plus éprouvé. Avec beaucoup de délicatesse, le ministre de la marine japonaise ne voulut pas que l'ingénieur de seconde classe soit gêné dans ses rapports quotidiens avec les amiraux. C'est pourquoi il lui donna le rang élevé de « Chokumin ».

Emile Bertin, qui était parti avec sa famille, devait en même temps servir la France par le rayonnement de sa personnalité. Son caractère et sa probité étaient légendaires. Chargé de toutes les constructions navales, les marchés étaient soumis à sa décision. Un jour, une société européenne, qui avait obtenu une adjudication s'élevant à une somme considérable, fit porter à Emile Bertin un chèque également confortable. Le célèbre ingénieur prit le chèque et l'envoya aussitôt au ministre de la Marine en soulignant que cette compagnie étrangère avait été « socieuse de réparer une erreur de calcul commise à son avantage ».

La première tâche qui s'imposa à Emile Bertin, quand il arriva à Tokio, fut de mettre un terme à l'infériorité de la flotte japonaise vis-à-vis de la flotte chinoise. Celle-ci possédait deux cuirassés de 7.335 tonnes chacun, tandis que le Japon ne pouvait leur opposer qu'un cuirassé de 3.777 tonnes et un autre de 2.284 tonnes.

Bertin fit construire trois cuirassés de 4.278 tonnes, dont la flottaison était protégée par des tranches cellulaires. Un fut construit au Japon et les deux autres en France. Ces bâtiments s'appelaient *Matsushima*, *Itsukushima* et d'un petit croiseur de 2.439 tonnes, le *Chiyoda*, et ceux d'un aviso rapide de

1.609 tonnes, le *Yacuyama*. Celui-ci fit aux essais 21 nœuds, ce qui, pour l'époque, était une performance extraordinaire.

La flotte japonaise, ainsi renforcée, put écraser, sous les ordres de l'amiral Ito, le 17 septembre 1894, au large de l'embouchure du Yalou, les escadres chinoises commandées par l'amiral Ting.

Le rôle technique de ce grand Français dépassa le cadre des constructions navales. C'est lui qui fut aussi le créateur de l'arsenal de Sasebo, puis de Nagasaki, et de celui de Kerre, près de Hiroshima. L'organisation administrative de la marine japonaise rappelle, par plus d'un trait, celle de la marine française. Ici encore, on retrouve les conseils d'Emile Bertin.

Aussi lorsque, le 23 janvier 1890, le ministre de la Marine du Japon, le comte Saigo, voulut justifier les titres d'Emile Bertin qui était proposé pour le grade de deuxième classe de l'Ordre impérial du Soleil Levant, il fit écrire le magnifique témoignage :

« Non seulement Emile Bertin a établi les plans pour la construction de garde-côtes et de croiseurs de première classe, mais il a fourni des suggestions pour l'organisation de la flotte, la défense des côtes, la fabrication des canons de gros calibres, l'emploi des matériaux tels que le fer et le charbon. Depuis quatre ans qu'il est au Japon, Emile Bertin n'a cessé de travailler à l'amélioration technique de la marine, et les résultats de ses efforts sont remarquables. »

Au moment où la marine japonaise montre sa puissance dans les eaux du Pacifique, le nom et le rôle d'Emile Bertin viennent naturellement à l'esprit. Ils sont devenus, à leur tour, de grands maîtres...

CES HOMMES MÈNENT LA GUERRE DU JAPON



Quatre grands chefs nippons. En haut, à gauche : le général SUGIYAMA, commandant en chef de l'Armée. En haut, à droite : l'Amiral NAGANO, commandant en chef de la Flotte. En bas, à gauche : le général DONIHARA, commandant l'aviation terrestre. En bas, à droite : le contre-amiral SAWAMOTO, commandant l'aviation maritime.

Photos Fulgur

LE CALENDRIER DE LA SEMAINE

MARDI 9 DÉCEMBRE

TROIS JOURS QUI ONT CHANGÉ LA FACE DU MONDE

Premier jour. Le traité militaire anglo-américain de Singapour assure et consacre la domination des Etats-Unis dans le Pacifique. Tous les aéroports britanniques, toutes les forces aériennes britanniques, des côtes de l'Afrique orientale anglaise à la mer de Chine, passent sous le commandement américain ! Singapour, Hong-Kong, bases aériennes américaines !

— Les Etats-Unis atteignent à la domination mondiale ! proclament les partisans du Président Roosevelt.

Emotion et colère à Tokio qui s'aperçoit qu'il est de nouveau victime de la duplicité yankee. Tandis que les négociateurs nippons parlaient avec le Département d'Etat, le ministre américain de la guerre signalait le fameux traité de Londres. Oui, c'est bien le triomphe de Roosevelt ! Triomphe sur l'Empire britannique, dont il s'assure l'héritage et dont il achève la conquête : triomphe sur le Japon aussi, qui voit se dresser en face de lui le bloc anglo-américain.

— Je ne veux pas la guerre, a dit le Président Roosevelt à Tokio. Négociations maintenant !

— Et pendant que nous négocierons, vous aurez tout le temps d'occuper les bases britanniques ! répond Tokio. Je demande des garanties.

Grand éclat de rire du Président Roosevelt. Griserie de la victoire remportée sans tirer un coup de feu.

— C'est à moi que vous dites cela ? répond-il. Alors, bien ! Je ne reprendrai les conversations avec vous qu'à trois conditions : 1° retrait total et

sans conditions des forces militaires nippones en Chine ; 2° retrait de la reconnaissance du gouvernement de Nankin ; 3° rupture avec le Pacte Tripartite et les puissances de l'Axe.

— Nos passeports ! disent les négociateurs japonais.

Le Président Roosevelt est pris à son propre piège. Il songe que les bases de l'héritage britannique ne sont pas encore occupées par les soldats américains. Il faut gagner du temps. Il adresse un message personnel au Mikado.

— Nous n'avons rien reçu ! dit Tokio.

— Retirez-vous vos conditions ? demandant une dernière fois les Nippons.

— Nous avons tout le temps de voir ! répond M. Roosevelt.

Tokio annonce : *Etat de guerre dans le Pacifique*. Le plus grand idéologue pacifiste du monde avait déclenché le plus grand conflit de la planète...

MERCREDI 10 DÉCEMBRE

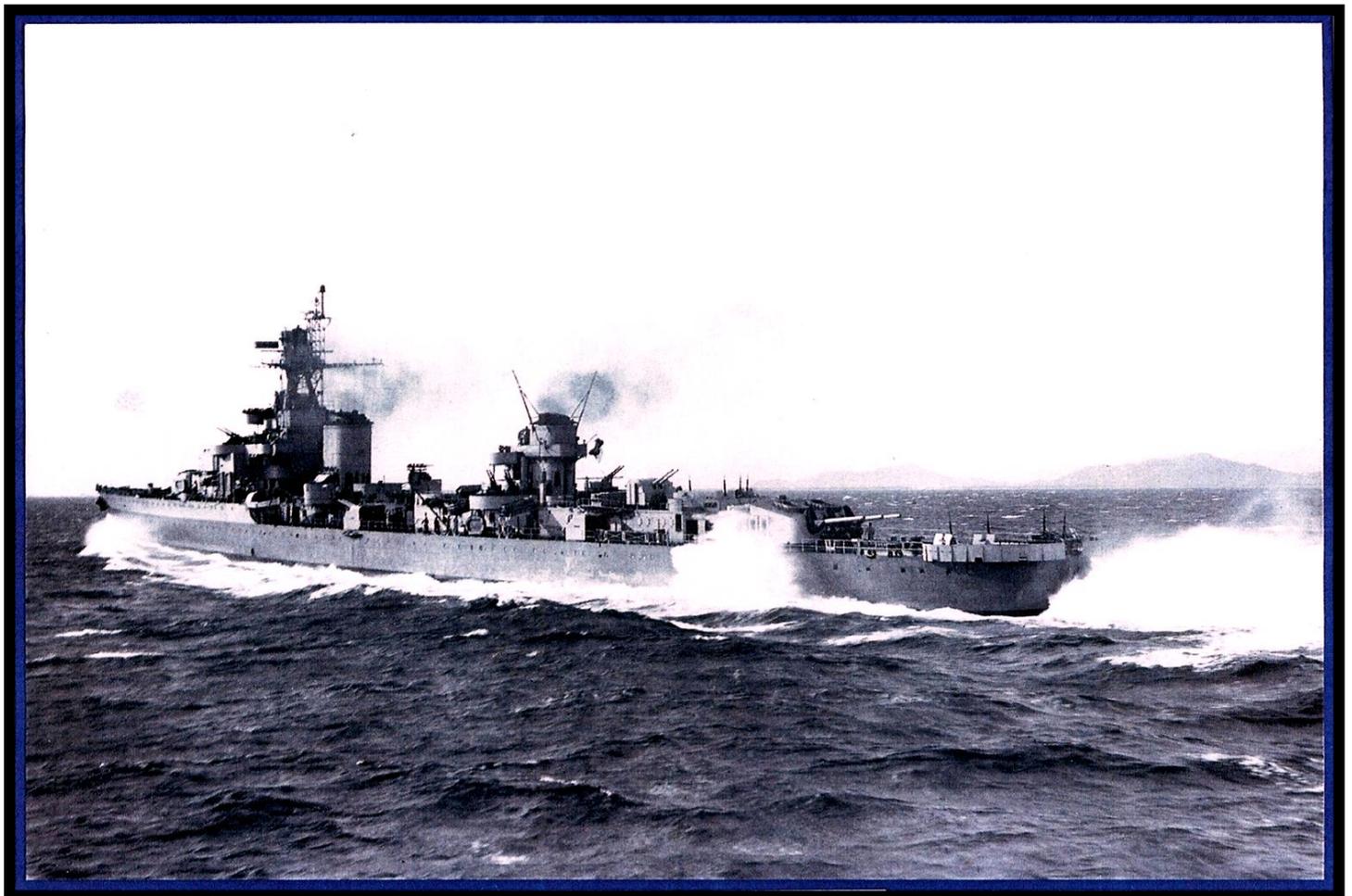
LA BATAILLE EST COMMENCÉE. PREMIERS DÉSASTRES.

Deuxième jour. Attaque générale des forces japonaises contre les bases anglaises et américaines.

Bombardement des îles Hawaï et de Midway, avant-postes militaires de la côte américaine. Deux navires de guerre yankee coulés. Un porte-avions coulé. Et l'on sait la suite...

La puissance américaine ne serait-elle qu'un bluff ???

(Voir suite page 19.)



«ÉMILE BERTIN» - UN CROISEUR MYTHIQUE.
Bâtiment le plus « racé » et le plus rapide de la marine française.

N° 219

JUIN 2010

Sillages...

BULLETIN DE LA FAMMAC



UNIS COMME A BORD

1^{re} de couverture : L'Amiral Pierre-François Forissier salue les porte-drapeaux à l'Arc de Triomphe.

Poignée de main du CEMM au Porte-drapeau de l'« Émile Bertin » : Gilles Chevillon †, ancien marin du « Bertin » et Président de l'Association Nationale des « Anciens du Croiseur Émile Bertin ».
Le Croiseur le plus racé et le plus rapide de la Marine française, cité à l'ordre du Corps d'Armée pour sa participation brillante et active aux opérations de débarquement à Anzio, sur la route de Rome, en Italie, et sur les Côtes de Provence en Août et Septembre 1944, portant la marque du contre-amiral Philippe Auboyneau et sous le commandement du capitaine de vaisseau Paul Ortoli qui ont été tous les deux faits par le général Charles de Gaulle « Compagnons de la Libération », membres médaillés par un décret de 1945, de l'ordre de la libération.

**LETTRE ADRESSÉE PAR SON EXCELLENCE MONSIEUR NICOLAS SARKOZY,
PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE, À MONSIEUR RENÉ AUQUE †- VICE-PRÉSIDENT
NATIONAL DE L'ASSOCIATION « DES ANCIENS DU CROISEUR ÉMILE BERTIN »**

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

Paris, le 22 JUIN 2011

Monsieur,

Vous m'avez adressé un exemplaire dédicacé de votre livre « Le Croiseur Émile Bertin – De la mer du Nord aux caraïbes 1940-1943 » écrit conjointement avec Paul Carré et avec la collaboration des hommes du Bertin.

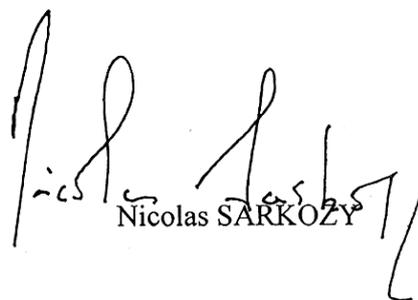
J'ai été particulièrement sensible à votre envoi et je vous en remercie vivement.

C'est avec beaucoup de curiosité que j'ai découvert cet ouvrage qui nous offre un éclairage nouveau sur la vie à bord de ce magnifique Croiseur de deuxième classe « bloqué » aux Antilles de 1940 à 1943, berceau de la dissidence des Antilles dans les Forces Françaises libres combattantes. Vous étiez vous-même « télémétriste » à bord de ce bâtiment mythique.

Je sais que vous avez consacré avec passion douze années de votre vie à effectuer des recherches qui ont permis l'écriture de ce livre et je vous adresse toutes mes félicitations pour avoir su faire revivre une partie de l'histoire méconnue de notre Marine nationale.

J'ai eu grand plaisir à vous saluer au Mont Valérien à l'occasion de la cérémonie commémorative du 18 juin dernier.

Avec tous mes remerciements, je vous prie de croire, Monsieur, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Nicolas SARKOZY

**LE CROISEUR
ÉMILE BERTIN**



En réchappant de la campagne de Norvège, ce croiseur accéda dans la marine Française au rang de mythe collectif.

Navire amiral filant à 40 nœuds, avec ses 125 000 ch, il eut la chance de transporter à deux reprises, de Brest à Halifax, l'or de la Banque de France au cours de la débâcle, ce qui le préserva tant de l'opération « Catapult » que du sabordage contre la perspective duquel l'équipage se révolta :

« On ne pouvait pas couler un tel bateau... »

René Auque et Paul Carré, avec la précieuse collaboration des hommes du « Bertin », nous apportent un témoignage irréfutable sur cette période trouble, propice à une réécriture infidèle de l'histoire.

La transcription par ceux qui ont vécu ces événements permet de balayer toutes sortes d'interprétations, plus ou moins fantaisistes, survenues au fil du temps.



René Auque marin de l'« Émile Bertin », un des seuls survivants de nos jours † « aux départs en dissidence des Antilles pour la France combattante » - va rallier le général Charles de Gaulle et les Forces navales françaises libres combattantes et participer activement au débarquement des alliés. La Légion d'honneur lui a été remise par Madame la Préfète du département de la Haute-Vienne, à Limoges, le 14 juillet 2009.**

LE CROISEUR « ÉMILE BERTIN » - HONNEUR - PATRIE - VALEUR – DISCIPLINE

**** DÉPARTS EN DISSIDENCE DES ANTILLES POUR LA FRANCE COMBATTANTE**

**Message de Gérard LONGUET,
Ministre de la défense et des anciens combattants
à l'occasion de la
Journée nationale commémorative de l'appel historique du général de Gaulle
à refuser la défaite et à poursuivre le combat contre l'ennemi
Le 18 juin 2011**

Nous commémorons ensemble, aujourd'hui, le 71^e anniversaire de l'Appel historique du général de Gaulle à poursuivre la lutte contre l'ennemi, lancé de Londres le 18 juin 1940.

Souvenons-nous : ces semaines-là, les Français sont les acteurs ou les témoins impuissants d'une tragédie nationale. L'humiliation militaire s'achève par une défaite écrasante que rien ne laissait prédire et que rien ne semble pouvoir endiguer. En cet instant pathétique, ce 18 juin 1940, la France a perdu la guerre.

Pourtant, ce même jour, au mépris des évidences du moment et avec une fulgurante prémonition, un général inconnu, adresse, depuis Londres, un vibrant message aux Français. Il y refuse le renoncement, il les exhorte à poursuivre la lutte aux côtés des Alliés, il les adjure de ne pas perdre espoir en la victoire.

En quelques phrases à l'écho lointain, le Général de Gaulle entre, ce 18 juin, dans l'Histoire.

En entretenant, aujourd'hui encore, le souvenir de cet Appel, nous ne rendons pas seulement hommage à l'homme qui dit non, au chef de guerre exceptionnel qui incarna l'honneur d'un pays asservi et à l'homme d'Etat qui prit en main le destin de la France. Nous honorons la mémoire de celles et ceux, épris d'idéal, de justice et de liberté, qui, au péril de leur vie, malgré la traque, la répression et la torture, eurent le courage de relever la tête et de poursuivre le combat.

A ces Français, unis dans une même espérance, je veux aujourd'hui rendre l'hommage appuyé qui leur est dû.

Français Libres venant de métropole, des départements ou des territoires d'outre-mer et des vastes espaces qui constituaient alors l'Empire, résistants de l'intérieur, de toutes convictions, qui choisirent de mener le combat sur le territoire national, ils ont tous mérité de la patrie.

En cette année des Outre-mer, un hommage tout particulier doit être rendu aux ressortissants de ces terres lointaines qui ont fait le choix de la Résistance.

**** DÉPARTS EN DISSIDENCE DES ANTILLES POUR LA FRANCE COMBATTANTE**

Malgré l'éloignement de la Mère Patrie ou, peut-être, à cause de cet éloignement qui en faisait les dépositaires isolés d'une cause sacrée, nos compatriotes ultra-marins rejoignirent en masse le camp de la dignité et de l'honneur.

Dès l'été 1940, refusant le joug de Vichy représenté par l'amiral Robert, la dissidence se fait jour et s'enracine aux Antilles.

Tandis que certains s'organisent localement en groupes de résistance, tel Aimé Césaire avec la revue *Tropiques*, plusieurs milliers de jeunes antillais choisissent la voie de l'exil en rejoignant les îles britanniques de la Dominique et de Sainte-Lucie pour participer, au sein des FFL, aux rudes combats contre les forces de l'Axe.

Le 2 septembre 1940, l'Océanie française rejoint la France libre. Le bataillon du Pacifique se couvre alors rapidement de gloire dans la guerre de course qu'il mène dans le désert libyen contre l'Afrikakorps et les troupes italiennes.

L'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon est libéré de la fêrue dégradante de Vichy dès décembre 1941, puis c'est au tour de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Guyane qui se libèrent par elles-mêmes, en 1943.

Ces événements sont le fait de femmes et d'hommes unis dans un même amour de leur patrie meurtrie et dans un même rejet de la compromission et de l'injustice. Ils furent, en cela, les dignes compagnons de Félix Eboué, grande figure de l'Outre-mer, originaire de Guyane, qui reste, en tant que Gouverneur du Tchad, l'un des premiers à avoir répondu à l'appel du 18 juin.

A la hauteur de ce refus de la capitulation, de cet inflexible orgueil national, et cette fière fidélité à nos valeurs, nous commémorons ce souvenir et nous inclinons devant leur mémoire.

C. Guye



Charles de Gaulle, à Londres.
Août 1940.



Affichette placardée sur
les murs de Londres.



Paysage du Japon au Crépuscule (Photographie Stéphane Bernard).
Vol d'aigrettes (grands hérons blancs et gris perle).

**Extraits du discours de l'Ingénieur Général François, directeur central
des Constructions navales au Ministère de la Marine, le 24 Mai 1935 :**

« ...Je ressens hautement l'honneur de porter la parole devant vous, au nom de la Marine française. Qu'on veuille bien ne pas tenir pour une tentative de justification de cet honneur si je rappelle tout d'abord : que, camarade de promotion à l'École Polytechnique et ami d'Henri Bertin, fils de l'homme éminent dont la Société franco-japonaise commémore aujourd'hui l'œuvre, il m'a été donné, dès le début de ma carrière dans le Génie maritime, de recevoir du grand chef d'alors, avec une émotion dont le souvenir ne s'est point effacé, l'accueil très bienveillant et discrètement curieux qui était de sa manière ; - et que les circonstances ont voulu aussi qu'un long temps après je me trouve, au Service technique, puis à la Direction centrale des Constructions navales, en face des charges qu'Émile Bertin, un tiers de siècle plus tôt, avait marquées d'une empreinte créatrice et proprement magistrale.. Il eut le rare privilège d'associer à une carrière sédentaire de savant et de technicien, étonnamment remplie et féconde, une existence singulièrement utile et attachante de messenger de la science et de l'art naval français.....Émile Bertin, créateur de la première flotte japonaise et rénovateur de la flotte française à la fin du siècle dernier... ».

Modèle déposé. Tous droits de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays, prioritairement le Japon. - © LIVRE COLLECTION - AUTEUR HERVÉ BERNARD.
© COPYRIGHT.

Imprimé en France sur les Presses de la SAI – ATLANTICA - 64200 BIARRITZ.
Dépôt Légal : 2^{ème} Édition - Novembre 2011.

RENÉ AUQUE † - HÉROÏQUE MARIN DU « BERTIN »
COAUTEUR D'UN OUVRAGE DE RÉFÉRENCE SUR LE « CROISEUR MYTHIQUE »

RENÉ AUQUE ET PAUL CARRÉ
AVEC LA COLLABORATION DES HOMMES DU BERTIN

LE CROISEUR ÉMILE BERTIN



DE LA MER DU NORD AUX CARAÏBES
1940 – 1943

les éditions
de l'officine

*à notre ami Hervé Bernard
arrière petit neveu d'Émile
Bertin*

*Quelques pages de la vie
excitante puis normale
d'un superbe croiseur*

Bien sincèrement

R. Auque



La garde d'honneur accueille le commandant Battet

Photographie extraite de l'ouvrage, ci-contre,
de René Auque † et Paul Carré.
Le Commandant du Croiseur « Émile Bertin »
Robert Battet qui terminera une carrière
militaire aux plus hauts sommets de la
hiérarchie « Marine » : V.A. - CEMM, en 1950.

ACHEVÉ D'IMPRIMER
SUR LES PRESSES DE LA SAI
18, ALLÉE MARIE POLITZER – 64200 BIARRITZ
LE 12 NOVEMBRE 2011

DÉPÔT LÉGAL : NOVEMBRE 2011



寺 音 世 觀

LE JAPON MEIJI DE BERTIN.



LETTRE SUR PAPIER DE RIZ – PLEINE DE DÉLICATESSE – DE NOS AMIES
AKATSUKI TAKAHASHI ET MIYAKO TOKUNAGA
REGRETS DE NE POUVOIR PARTICIPER À LA CONFÉRENCE DU 17 OCTOBRE 2008, À BIARRITZ,
DANS LE CADRE DU 150^{ÈME} ANNIVERSAIRE DES RELATIONS FRANCO-JAPONAISES.
MIYAKO TOKUNAGA EST MALHEUREUSEMENT MAINTENANT DÉCÉDÉE.

Paris, le 21 septembre 2008

Chers Monsieur et Madame Bernard,

Nous, Melle Akatsuki et moi-même, sommes très touchées par votre invitation pour la conférence organisée par votre Société dans le cadre du 150ème anniversaire des relations franco-japon.

La vie et ses contributions navales pour la marine japonaise du grand ingénieur, Monsieur Emile Bertin ainsi que celle de sa famille nous donnent toujours une révération profonde.

Malheureusement, pour des raisons chacune différentes, c'est difficile d'y assister: Melle Akatsuki Takahashi a ce jour-ci du 17 octobre, une conférence importante à son travail de l'Unesco, elle ne se permet pas de s'y absenter.

Quant à moi, ma petite soeur qui vit au Japon a déjà fait le plan de notre petit voyage pour Reinach, Bâle, et je devrai rester avec elle.

Probablement, votre conférence était déjà informée à l'Association de presse Franco-Japon et à la Maison de la Culture du Japon à Paris. Au cas ou non, permettez-moi de vous mentionner ci-dessous leurs coordonnées afin que de nombreuses personnes susceptibles de s'intéresser à cet événement exceptionnel.

1. Association de presse Franco-Japon
dont le Président est Monsieur Paul Fabra et Madame France Joseph est secrétaire. (pour le reste, veuillez vous référer au communiqué de presse ci-jointe).
2. Maison de la Culture du Japon à Paris
dont le Président est Monsieur Masateru Nakagawa.
Adresse est la même que l'APFJ.
www.mcjp.asso.fr tél. 01 44 37 95 00 01 44 37 95 15

Avec beaucoup de nos regrets, nous souhaitons que nous aurions le plaisir de vous rencontrer un jour.

Nous vous prions de croire, Monsieur et Madame Bernard, à nos sentiments respectueux et reconnaissants.

暁高橋
Akatsuki Takahashi

都子 徳永
Miyako Tokunaga

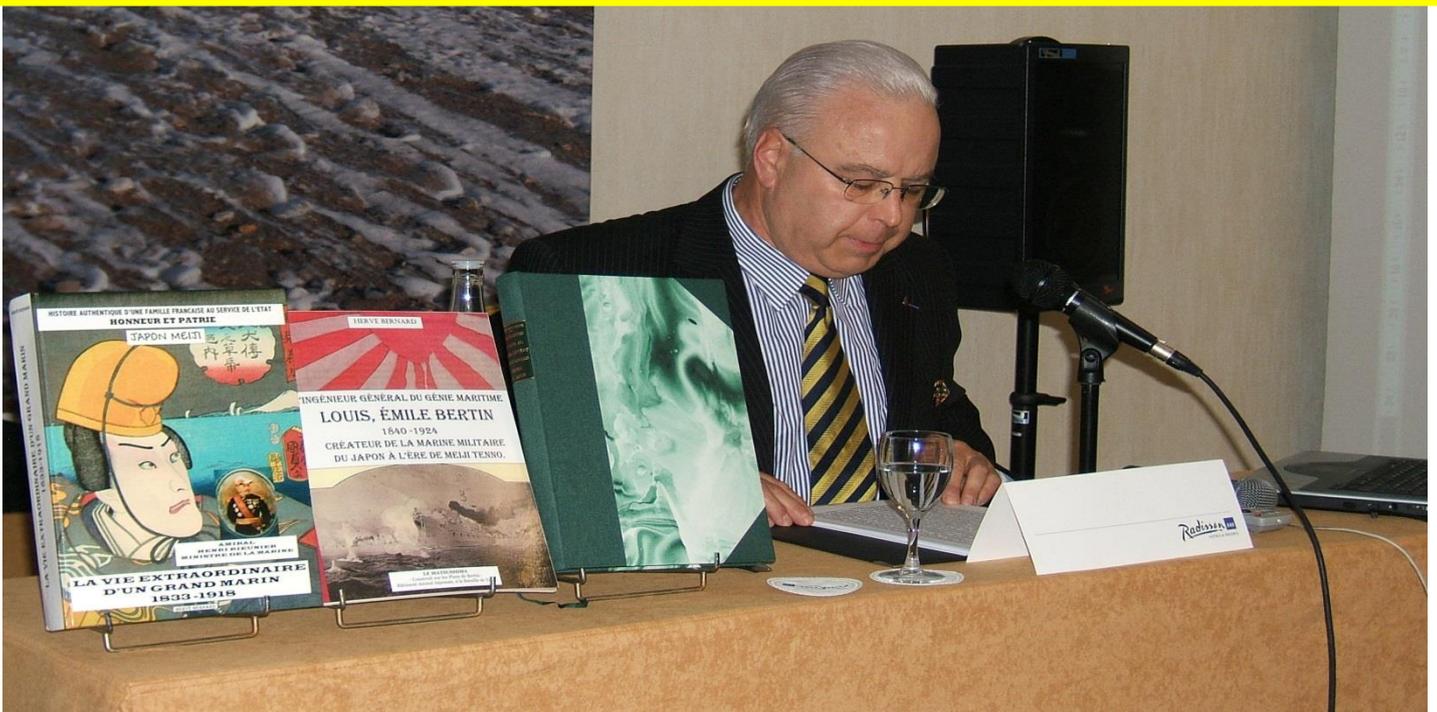
p.j.: Communiqué de presse



- Deux Photographies prises, le vendredi 17 octobre 2008 – 106 personnes présentes -.

Au 1^{er} rang : Monsieur le Ministre Hirotaka Watanabe, Directeur des services Culturel et d'Information de l'Ambassade du Japon à Paris, Professeur de l'Université des Langues étrangères de Tokyo et Président de l'Association Franco-japonaises des Sciences Politiques - Arrivé par avion de Paris à 16 H 10, reparti par le vol de 19 H 50 -.

Au premier rang, Monsieur et Madame de Martini et à droite, Madame Hervé Bernard, à l'arrière, un ami, (AX), ancien ingénieur de l'Armement. Copyright - © Collection Privée Hervé Bernard.



Conférence de Monsieur Hervé Bernard Historien de Marine Écrivain, Arrière Petit-neveu de l'illustre Ingénieur Général de 1^{ère} Classe du Génie Maritime Louis, Émile Bertin (X. 1858), intitulée : « *AMBASSADEUR AU PAYS DU SOLEIL LEVANT DANS L'ANCIEN EMPIRE DU JAPON – L'ÉMERGENCE DE L'UNE DES PREMIÈRES PUISSANCES NAVALES DU MONDE* », prononcée dans le cadre du calendrier officiel du 150^{ème} Anniversaire des relations Franco-japonaises - Hôtel Radisson****SAS, Biarritz - 17.10. 2008. Copyright - © Collection Privée Hervé Bernard.



Au premier rang de l'auditoire : le Président de l'Hôtel du Palais le général de corps d'armée et Madame Michel Zeisser. Dans les 106 personnes qui assistaient à la conférence sur la vie de l'illustre Émile Bertin, on remarquait aussi dans la salle le Président de la Société d'Entraide des Membres de la Légion d'honneur section Côte Basque le général et Madame Claude Baguet, le colonel Guy Husson Président des Associations Marracq (consolidation et sauvegarde des vestiges du Palais de l'Empereur Napoléon 1^{er}, à Bayonne), de nombreux officiers de l'armée de terre et de la marine, des ingénieurs de l'armement, Monsieur Jacques Balié, conservateur de la Chapelle Impériale de Biarritz, etc.

Copyright – © Collection Privée Hervé Bernard.



SOCIÉTÉ HISTORIQUE « LES AMIS DE NAPOLÉON III » - BIARRITZ.

ENSEIGNEMENT ET RAYONNEMENT DU FRANÇAIS DANS L'EMPIRE DU
SOLEIL LEVANT À L'ÉPOQUE DU MEIJI.



TOKIO, 25 Octobre 1899 - (C) collection Privée Hervé Bernard.

Cette enveloppe est envoyée à Émile Bertin par un jeune Professeur émérite de Tokyo. Elle contient des éléments concrets sur l'Enseignement et le rayonnement du Français au Japon, qui nous sont totalement méconnus de nos jours. Aussi il est fort instructif de les reproduire, à savoir:

EISHUN MURAKAMI,

PREMIER PROPAGATEUR DE LA LANGUE FRANÇAISE AU JAPON. NOTICE.

Né le 8 avril 1811, dans une famille de médecins, il devint médecin à son tour et apprit le hollandais. En 1844, il fut au service du daïmio de Matsushiro, au château de la province de Shinano. Là, l'illustre Sakuma Shōzan lui demanda de faire des recherches sur la fabrication de la poudre à canon. Pour cela il commanda en Europe le traité de chimie de Berzélius et reçut la traduction française de cet ouvrage par Valérius. Force lui fut d'étudier le français à l'aide d'un vocabulaire hollandais - français et français - hollandais qui contenait un abrégé de la grammaire française. Après seize mois de travail assidu, le livre était compris et traduit, et en 1851 Murakami fut appelé à enseigner le français à l'École annexe du bureau de traduction qui s'appela plus tard la

Kaiseigakko. Il a publié en 1855 un vocabulaire français, et en 1864 un dictionnaire français – japonais. Il faisait partie, en qualité de membre honoraire, de la société japonaise de langue française à la fondation de laquelle il avait généreusement concouru. Il mourut à l'âge de 80 ans, le 10 janvier 1890, à Tokyo. En 1885 il avait été décoré de la croix de chevalier de la Légion d'honneur. Murakami a été le premier propagateur de la langue française au Japon.

ENSEIGNEMENT DU FRANÇAIS À L'UNIVERSITÉ.

L'institution qui a donné naissance à l'université était primitivement appelée *Yogaku Sho* (Institut des langues occidentales) et fut fondée en 1857. On y enseignait seulement le hollandais ; mais l'anglais et le français ne tardèrent pas à s'y ajouter. Le premier professeur étranger que l'École prit à son service fut M. Gratama, un hollandais : ce fut en 1866 ; il enseignait la chimie. En 1869, M. Pousset fut employé comme professeur de français, en même temps qu'un nommé Parry fut engagé pour y enseigner l'anglais. Au mois de juin de la même année l'école ouvrit une section allemande. En 1873, le Kaiseigakko fut divisé en deux écoles : l'une pour les hautes études qui devint l'université, et l'autre pour l'étude des langues étrangères, à savoir : l'anglais, le français, l'allemand et le chinois. En septembre 1875, le ministère de l'instruction décida que l'anglais serait désormais la seule langue étrangère en usage dans les cours supérieurs du Kaiseigakko ; en conséquence les cours de sciences (*Polytechnic course*) en français, et les cours de la section des mines (*Course of Mining*) en allemand, ne furent plus faits dans ces langues. On conserva cependant un cours spécial de physique en français. En juin 1876, l'Université envoya pour la 2^e fois des élèves (2) en France pour y compléter leurs études ; (en 1874 Furuichi Koi y avait été envoyé) la même année 8 s'en allèrent en Angleterre pour la même raison.

En 1876, les professeurs français qui enseignaient dans le cours spécial de physique étaient : G. Berson (physique et mécanique) S. Mangeot (mathématiques) P. Fouque (mathématiques et dessin linéaire) L. Dury (littérature et histoire) F. Klotz (physique et mécanique).

Les élèves étaient répartis en 3 années ou cours.

L'année précédente, le nombre des professeurs français avait été de sept, le nombre total des élèves 349, et celui des élèves de français 44 ; en 1876 le nombre total des élèves était de 312.

Sur 34 professeurs étrangers engagés par le gouvernement de 1869 à 1876, 9 étaient français.

En particulier en 1876, à côté des 5 professeurs français, il y avait 7 américains, 4 anglais, 2 allemands, 1 écossais.

Tous ces renseignements, je les ai tirés de l'annuaire du Kaiseigakko des années 1875 et 1876 que M. Fouque m'a prêté.

Voici la situation actuelle du français à l'Université.

1° Cours de droit français, fait par M. Dumolard, successeur de M. Revon, divisé en 3 années.

Le nombre total des élèves est d'environ 100. En juillet dernier, l'un de nos anciens élèves est sorti 2^{ème} de ce cours.

2° Cours de langue et de littérature française. A notre arrivée au Japon, en 1888, le Professeur Mugabure était simple « lecturer » pour l'enseignement du français ; l'année suivante, un de nos professeurs, M. Beuf, prit sa place en la même qualité. En 1891, M. Beuf fut remplacé par M. Heck ; j'ai demandé et obtenu non sans beaucoup de démarches et de peines pour ce dernier le titre de professeur de langues et de littérature française. Les cours de littérature proprement dite n'ont commencé qu'en septembre 1895 avec 3 élèves ; les élèves actuels sont également au nombre de 3. Le nombre des élèves étudiant la langue française a augmenté d'année en année. Actuellement ces élèves sont divisés en 2 cours : Dans le 1^{er} cours il y a environ 150 élèves et dans le 2^{ème} 80.

ÉCOLE DES LANGUES ÉTRANGÈRES

On y enseigne l'anglais, le français, l'allemand, le russe, l'espagnol, le chinois et le coréen.

Il y a 2 catégories d'élèves : les Réguliers dont la durée des études est de 3 ans et les Spéciaux dont la durée des études est facultative sans pouvoir dépasser 3 ans.

Pour le français, il y a 4 professeurs japonais et 1 français, M. Jacoulet.

Nombre des élèves :

	Réguliers	Spéciaux	Total
Anglais	41	47	88
Français	35	54	89
Allemand	31	57	88
Russe	28	24	52
Espagnol	10	10	20

Chinois	24	23	47
Coréen	09	03	12
Totaux	178	218	396.

Les élèves ont 24 heures de français par semaine.

ÉCOLE SUPÉRIEURE DE COMMERCE.

L'anglais est obligatoire pour tous les élèves ; à côté de cette langue ils doivent choisir une autre langue étrangère : français, allemand, russe etc. Il y a 2 professeurs français : M. M Jacoulet et Tronquois.

LE FRANÇAIS DANS LES ÉCOLES MILITAIRES.

Il y a 6 Chihoyonengakko, ou écoles des cadets dont 5 dans les provinces, à savoir : Sendai, Osaka, Hiroshima, Kumamoto et Nagoya, et 1 à Tokyo. Les élèves y sont admis à l'âge de 14 ans et y passent trois ans. Dans toutes ces écoles, on étudie le français et l'allemand, non au choix des élèves, mais du directeur qui les divise à peu près par moitié. A l'école de Tokyo, il y a une section pour le russe et une autre pour le chinois. Dans l'école de Sendai, il y a un missionnaire, le Père Jacquet, qui enseigne le français ; dans les autres écoles, ce sont des professeurs japonais.

Au bout de 3 ans, les élèves de toutes ces écoles sont réunis au Chuôyonengakko de Tokyo. Ils y passent deux ans. Après cela ils entrent au régiment sans grade, y restent 1 an et deviennent caporaux et sergents. Au régiment ils sont déjà considérés comme élèves du Shikangakko (école des officiers).

Dans cette école, à côté du français et de l'allemand, on enseigne encore l'anglais pour les élèves sortis d'autres écoles que des Youengakko. Les élèves passent une année au Shikangakko, y portent l'uniforme de leur arme, et en sortent comme « Minaraïshikan » ou sergents major ; et au bout de 6 mois, ils passent sous-lieutenants.

Après un service de deux ans, les élèves de l'artillerie et du génie entrent au Hôkôgakko qui correspond à notre école de Fontainebleau, et de Polytechnique. M. Tronquois y enseigne le français. Les cavaliers de l'école de Meguro (notre Saumur), ainsi que les officiers d'infanterie, au Toyama gakko n'étudient plus les langues étrangères. A l'école de guerre, il y a encore des cours de français faits par un professeur japonais.

LE FRANÇAIS A L'ÉCOLE DES NOBLES

Il y a 1 professeur français, M. Fouque, qui a pour collègues 7 japonais pour l'enseignement du français.

L'école des nobles est divisée en 4 parties :

1° école primaire (6 années) 200 élèves environ.

2° école secondaire ordinaire (6 années) 300 élèves environ répartis à peu près dans les proportions suivantes pour les langues étrangères : Anglais 170 ; allemand 90 ; français 40.

3° Lycée supérieur (3 années) 200 élèves environ.

4° Université (cours des futurs diplomates) (3 années) 30 élèves environ.

Au primaire on n'enseigne le français que dans les 2 dernières années et 2 heures seulement par semaine ; au secondaire ordinaire dans toutes les classes et 8 heures par semaine ; au lycée supérieur, l'enseignement du français est réduit à 4 heures en moyenne par semaine.

Actuellement, les élèves de français sont au nombre de 104 sur un total de 691.

Les trois langues française, anglaise et allemande sont facultatives, arrivé en 5^{ème} année du primaire, l'élève fait son choix Il ne peut en choisir une autre à côté de la 1^{ère} qu'à son entrée dans la 1^{ère} année du lycée supérieur.

En général, me dit M. Fouque, ceux qui ont appris l'anglais ou l'allemand d'abord passent à l'étude du français qui depuis quelques temps est assez en faveur.

LE FRANÇAIS DANS LES ÉCOLES DES RELIGIEUSES FRANÇAISES.

ÉCOLES DIRIGÉES PAR :

LES SŒURS DE SAINT-PAUL DE CHARTRES.

	Tokyo	Hakodate	Niigata	Sendai	Morioka.	
Pensionnat	62	-	-	-	-	élèves
Externat	98	60	52	79	137	-
Orphelinat	125	102	78	-	-	-
Sœurs françaises	11	05	05	04	04	-

Total 793 élèves ; 29 sœurs.

LES SŒURS DE SAINT-MAUR.

YOKOHAMA : Sœurs françaises, 16 ; orphelines, 400 ; élèves du pensionnat, 102 de toutes nationalités.

TOKYO : Sœurs françaises, 14 ; orphelines, 200 ; pensionnaires, 80 (32 européens, 48 japonais).

A Tokyo, les sœurs de Saint Maur ont ouvert une école spéciale pour les femmes et les jeunes filles des classes élevées. On y enseigne spécialement le français. Cette œuvre, dont l'influence pourra être un jour très considérable, pour les intérêts de la France, car la femme au Japon, comme partout ailleurs, exerce une influence prépondérante dans les affaires humaines compte déjà 25 élèves, sorties des meilleures familles du Japon, voici du reste quelques noms :

Melle Saïgo (fille du marquis Saïgo, ministre de la marine).

Melle Yanagi Sawa (comtesse, nièce de Sa Majesté l'Impératrice).

Melle Kawamura (comtesse, fille d'un membre du conseil privé de S.M.).

Melle Mori (vicomtesse).

Melle Kagawa (fille d'un maître de cérémonies au palais ; sœur de la 1^{ère}).

Dame d'honneur de S.M. L'Impératrice).

Melle Iwakura Kageyukoji (vicomtesse), etc.

Il est à noter avec bonheur que l'actuelle Impératrice du Japon Michiko, épouse de l'empereur Akihito du Japon, - Roturière, Francophone et Catholique -, a été élevée chez les Sœurs de l'Ordre de Saint-Maur de Futaba puis au lycée du Sacré-Cœur (sa propre mère était Catholique). La Princesse Michiko, par son mariage, accède au Trône Impérial le 22 juin 1989, à la mort de son beau-père Hirohito (1901-1989), ère Showa Tennô.

ŒUVRES SPÉCIALES

LIBRAIRIE : Les Missionnaires ont fondé une librairie française dont je vous adresse le catalogue pour que vous puissiez vous rendre compte du genre de livres qui s'y vend. Cette œuvre

était une nécessité. Elle fait des affaires magnifiques et contribue pour une bonne part à la diffusion des idées françaises et catholiques au Japon.

MAISON DE FAMILLE : du R.P. Ferrand, dans le genre des Francs - bourgeois, 213, rue St Antoine de Paris. Les jeunes gens qui y sont reçus, y subissent forcément l'influence du Père qui est sans cesse en contact avec eux et ne manque aucune occasion de leur faire aimer la France. Cette œuvre commence seulement : il n'y a encore que 7 élèves, dont cinq suivent les cours chez nous.

LA PRESSE : Les Pères publient une revue estimée appelée « Tenchijin » c'est-à-dire « Le ciel, la Terre, l'Homme ». Comme le montre son titre, cette revue parle de tout ; et quoique écrite en japonais, elle ne manque pas de défendre les intérêts français envers et contre tous. Cette revue mérite aussi une note spéciale dans un rapport sur les œuvres spéciales au Japon.

L'ALLIANCE FRANÇAISE : du Japon, société établie tant en faveur des intérêts français qu'en faveur des japonais parlant le français. Cette société malheureusement n'a qu'un souffle de vie, elle ne fait que végéter. Sa seule utilité pratique est de fournir un certain nombre de Yen par an à la « Wafutsuhōritsugakko » (école de droit français japonais) où l'on faisait des cours de français au commencement, tandis que maintenant, si je ne me trompe, il n'y a plus que quelques cours de droit faits par M. Dumolard, mais par interprète. Cette même société fournit aussi une petite subvention au lycée supérieur de Tokyo. Mais, somme toute, elle n'a pas de vie. M. le ministre Harmand songe sérieusement à la réorganiser et à lui donner une existence plus viable et plus pratique.

INFLUENCE DES MISSIONNAIRES FRANÇAIS.

LES ORPHELINATS : Il y en a un pour les garçons dans chacun des 4 diocèses. Ceux de Tokyo, de Nagasaki et d'Osaka sont tenus par les Pères des Missions étrangères ; celui de Hakodate par les Trappistes. Notons, en passant, que ces derniers, en apprenant aux japonais à cultiver autre chose que du riz, ne manquent pas, pour leur part, à faire estimer la France aux japonais.

Quoique, d'une manière générale, dans les orphelinats le français ne soit pas enseigné, les enfants qui les fréquentent ne peuvent manquer de subir l'influence du missionnaire français et d'aimer cette France qui les a recueillis et mis à l'abri des besoins.

LES MISSIONNAIRES : Il n'en est pas un qui ne connaisse les japonais de son poste qui parlent le français, et qui n'aie avec eux des relations fréquentes.

Beaucoup d'entre eux occupent leurs rares moments de loisirs à donner des leçons de français aux japonais qui leur en demandent. Je le sais pertinemment, puisque, à chaque instant, tantôt l'un tantôt l'autre commande à l'école des « Futsugo shôho » ou autres livres français.

SON ALTESSE IMPÉRIALE.

le Prince Haru et sa future compagne apprennent tous deux le français. Le précepteur est un nommé Mita, ancien professeur de l'École des Nobles, auquel j'ai donné autrefois des leçons de littérature française. Il a pour adjoint M. Sarrazin, un vieux résident français du Japon. On cherche en ce moment une femme française pour donner des leçons de français à la future Impératrice. Il n'y en a pas en dehors des Religieuses dont l'on ne veut pas, parce qu'on en a peur. On finira par confier ces cours à une belge, mariée à un japonais : cela vaudra toujours mieux que s'ils étaient confiés à une Anglaise ou une Américaine.

LE FRANÇAIS DANS LES ÉCOLES DES FRÈRES DE MARIE.

TOKYO : 19 professeurs français – 144 élèves – 109 élèves en cours adultes.

N.B. 1° Les élèves qui fréquentent les cours de français pour les adultes, augmentent de jour en jour. Ce sont des financiers, des journalistes, des marchands, des élèves de l'Université, et surtout des fonctionnaires et des militaires : les officiers et les simples troupiers sont assis côte à côte sur les mêmes bancs. Les cours ont lieu tous les soirs de 5 à 6 à l'exception du samedi et dimanche. Il y en a trois.

2° Les élèves du jour, autrement dit les élèves réguliers apprennent tous le français et l'anglais. En dehors des cours de langue, tous les autres cours sont faits en français.

En récréation, les élèves doivent parler un jour en français et un jour anglais : le dimanche seul ils sont autorisés à parler n'importe quelle langue ; alors l'école devient une vraie tour de Babel.

NAGASAKI : Maîtres français 13 – élèves 170.

Même système d'éducation qu'à l'école de l'Étoile du Matin : la plupart des matières sont enseignées en français. On n'a pas encore pu organiser les cours pour les adultes.

OSAKA : Maîtres français 3 – élèves 32 cours des adultes : élèves français 12 – élèves anglais 44.

À Osaka, ville avant tout marchande, le français n'est pas en faveur. Si l'École de commerce fonde une chaire de français, comme il en est question, on peut espérer des jours meilleurs pour l'enseignement du français.

En ce moment, il me semble qu'il y a un mouvement très prononcé en faveur du français : pourquoi ? Est-ce à cause de l'exposition de 1900 ? Je ne le pense pas. Il serait difficile de dire la vraie raison. En tout cas, le fait est là, indéniable. Je crois qu'une des raisons plausibles qu'on peut alléguer, c'est qu'il y a des livres français préparés maintenant spécialement pour les japonais. L'Étoile du Matin en a publié trois déjà : le Futsugo shôhō (grammaire et exercices) qui est déjà à sa 3^{ème} édition et se répand de plus en plus ; un choix de lectures françaises avec devoirs (2^{ème} édition) ; une histoire universelle en deux volumes, avec annotations en japonais, dont le 1^{er} volume seul a paru. La suite du Futsugo shôhō est en préparation et paraîtra vers le nouvel an. Autrefois, c'est-à-dire il y a 12 ans, à notre arrivée au Japon, quand un Japonais savait lire, il voulait aussitôt du Voltaire, du Rousseau, du Montesquieu, du Victor Hugo : ces nouveaux livres classiques, spécialement préparés pour lui, lui ont fait perdre cette détestable habitude qui l'empêchait en réalité d'apprendre notre belle langue. Les professeurs japonais du Lycée de Tokyo ont également publié quelques livres classiques : un petit dictionnaire bien travaillé, malheureusement avec une orthographe japonaise impossible ; ils ont eu au moins le mérite de réagir contre l'orthographe anglaise universellement adaptée, grâce au dictionnaire Hepburn ; une grammaire française, en français et en japonais, avec de nombreux exemples pour chaque règle, etc. L'École des Nobles a ses livres de français faits par elle. Il a paru aussi une série de livres de lecture faits par un militaire pour les écoles militaires, mais ces livres n'ont pas été bien répandus.

Le fait le plus saillant à signaler au sujet de nos écoles, c'est que l'Étoile du Matin a enfin obtenue, après douze ans d'attente, le « Ninkwa » ou la reconnaissance officielle. Elle a été mise au rang des lycées du gouvernement. On espère que cet événement lui attirera de nombreuses recrues.

LES SOEURS DU SAINT-ENFANT DE JÉSUS DE CHAUFAILLES.

Les sœurs du Saint-Enfant de Jésus de Chauffailles sont répandues dans les diocèses d'Osaka et de Nagasaki. Dans le 1^{er} elles ont 4 maisons : Osaka 4 religieuses, Kyoto 4, Kobe 5, Okayama 3.

Voici ce que m'écrit Monseigneur Chatron : les religieuses du diocèse d'Osaka ont 121 élèves de français proprement dites et les Pères en ont environ de 55 à 60.

Dans le diocèse de Nagasaki elles ont deux maisons à ma connaissance : l'une à Urakamu une autre à Kumamoto et une 3^{ème} à Nagasaki : cette dernière a un pensionnat particulièrement florissant. Toutes les filles des étrangers y reçoivent l'éducation. Je ne puis pas vous fournir de chiffres n'ayant pas reçu de renseignements encore. Dans ce même diocèse de Nagasaki, il y a

encore un couvent de Sœurs d'une autre congrégation dont le nom m'échappe et qui ont un hôpital de lépreux à Kumamoto.

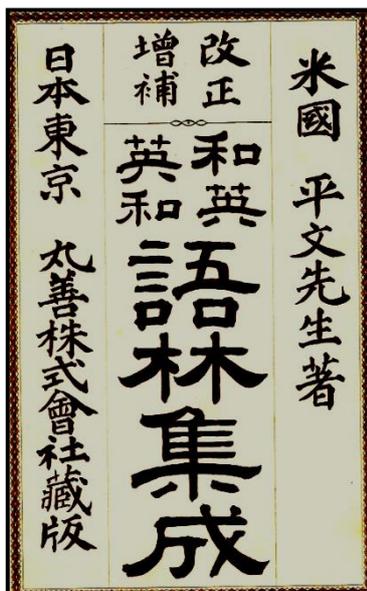
LYCÉE SUPÉRIEUR DE TOKYO.

Total des élèves 939 dont 107 seulement apprennent le français dans la section de droit. Dans cette même section, il y a 112 élèves d'allemand et 126 d'anglais. Pour les sections de lettres il y a 3 allemands, 17 anglais, pas de français. Dans les sections des sciences appliquées, des sciences pures et le collège d'agriculture les élèves apprennent l'anglais seulement et dans la section de médecine l'allemand seulement. Il y a un professeur français M. Arthur Arrivet assisté de deux japonais.

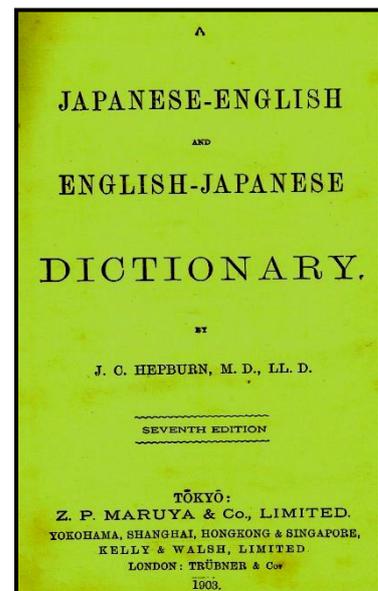
Il me reste encore à vous fournir quelques renseignements sur le Français dans l'École Supérieure de la Marine et dans l'École Normale Supérieure : je vous les enverrai dès que je les aurai reçus.

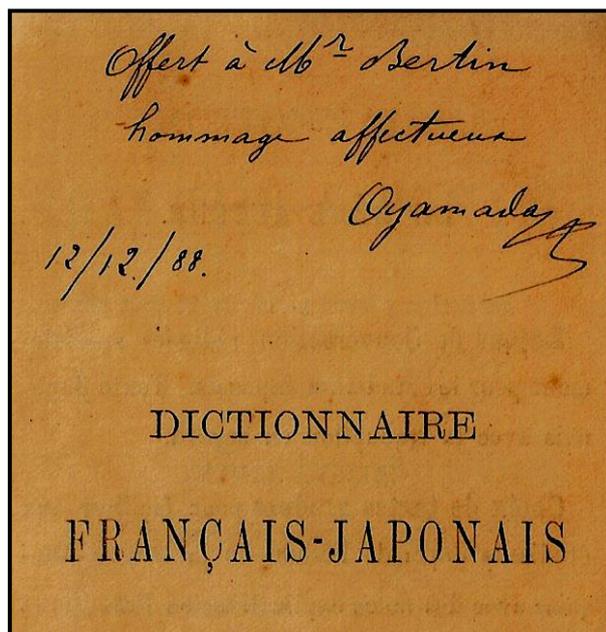
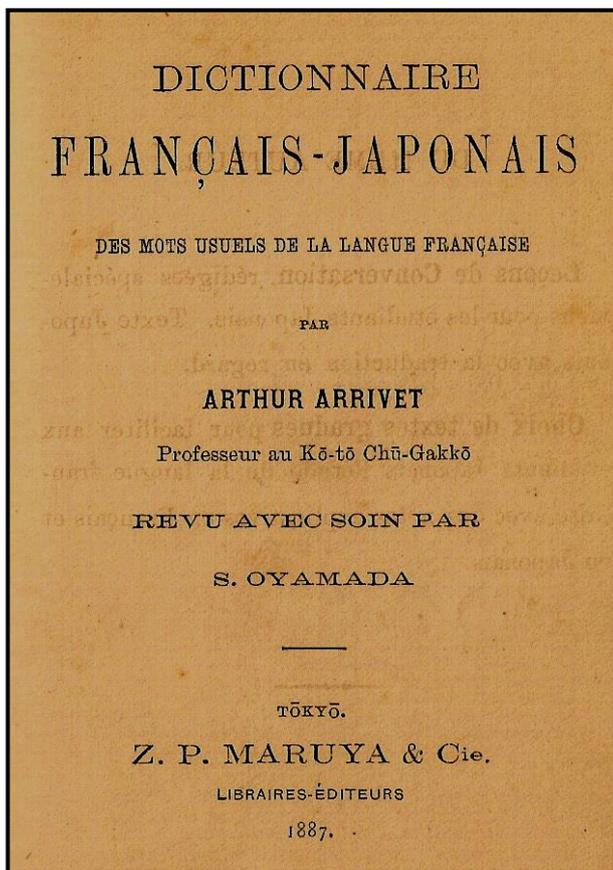


DICTIONNAIRE FRANÇAIS-JAPONAIS DE MONSIEUR ARTHUR ARRIVET.



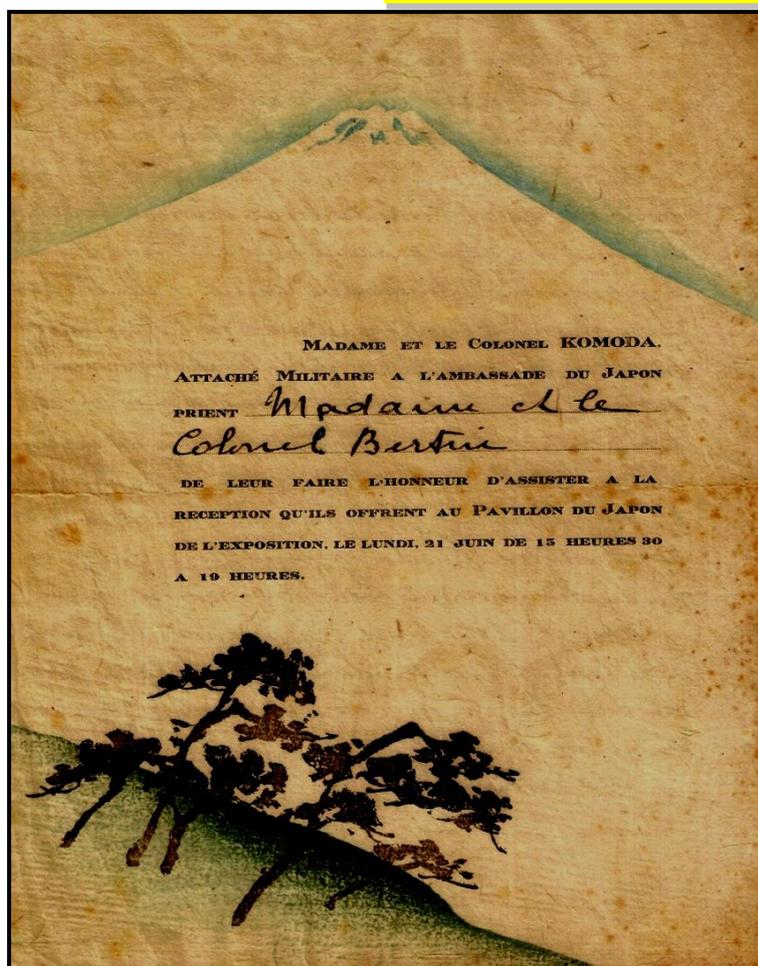
DICTIONNAIRE FRANÇAIS- JAPONAIS DE MONSIEUR ARTHUR ARRIVET.





DICTIONNAIRE FRANÇAIS-JAPONAIS,
OFFERT À ÉMILE BERTIN PAR
M. S. OYAMADA, FONCTIONNAIRE AU
MINISTÈRE DE LA MARINE À TOKYO
- 12 DÉCEMBRE 1888 -
"HOMMAGES AFFECTUEUX".
COPYRIGHT- COLLECTION HERVÉ BERNARD

CHARLES



BERTIN.



(© Collection Privée Hervé Bernard).

**1912 - « Funérailles de l'Empereur Meiji » de Yasuda HANPO (1889-1947)
Cortège funèbre à l'extérieur du « Pont Nijubashi »
qui est l'un des Ponts qui se situe au-dessus des douves du Palais Impérial.
(Sous-Verre - Estampe originale du Japon de 150 cm de long sur 42 cm de large)**

SUPERBE ESTAMPE ORIGINALE DU JAPON « FUNÉRAILLES DE L'EMPEREUR MEIJI », COMPORTANT SIX ÉLÉMENTS, RAMENÉE PAR LE COLONEL CHARLES BERTIN (1871-1959), LE FILS AÎNÉ DU CÉLÈBRE LOUIS ÉMILE BERTIN. PRÉSENT AU JAPON DE 1886 À 1889 - QU'IL QUITTA UN AN AVANT SES PARENTS POUR PRÉPARER L'ÉCOLE MILITAIRE DE SAINT-CYR - PUIS ENVOYÉ PAR LE GOUVERNEMENT FRANÇAIS EN MISSIONS MILITAIRES FRANÇAISES AUPRÈS DE L'ARMÉE JAPONAISE PENDANT TOUTE LA GUERRE DE MANDCHOURIE (1904-1906) ET, ENFIN, EN POSTE D'ATTACHÉ MILITAIRE À L'AMBASSADE DE FRANCE À TOKYO DE 1909 À 1912 -.

DES LIENS TRÈS ÉTROITS EXISTAIENT AUSSI AVEC L'HOMME D'ÉTAT JAPONAIS ITO HIROBUMI (1841-1919) AVEC L'ILLUSTRE INGÉNIEUR GÉNÉRAL DU GÉNIE MARITIME LOUIS, ÉMILE BERTIN (1840-1924) ET SON FILS AÎNÉ LE COLONEL CHARLES BERTIN (1871-1959), UN SPÉCIALISTE ÉMINENT DU JAPON, PARLANT COURAMMENT LA LANGUE DU PAYS ET L'ANGLAIS, QUI SERA LE TÉMOIN AU MARIAGE DU COMMANDANT ITO YOSHIGORO, FILS DE ITO HIROBUMI, À PARIS, EN 1896. (REVUE DE L'ILLUSTRATION).

*Le Commandant &
Madame Yoshigoro Ito
ont l'honneur de vous faire
part de la naissance de
leur fils Guy-Itchi.*

Paris le 1^{er} Mars 1898.

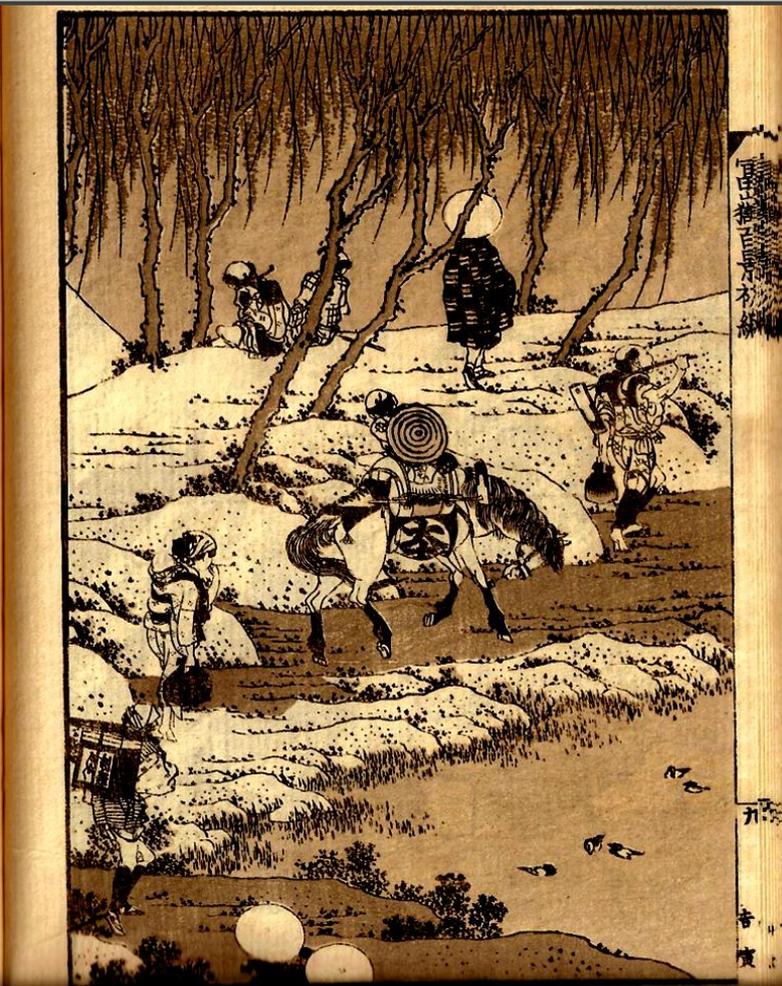
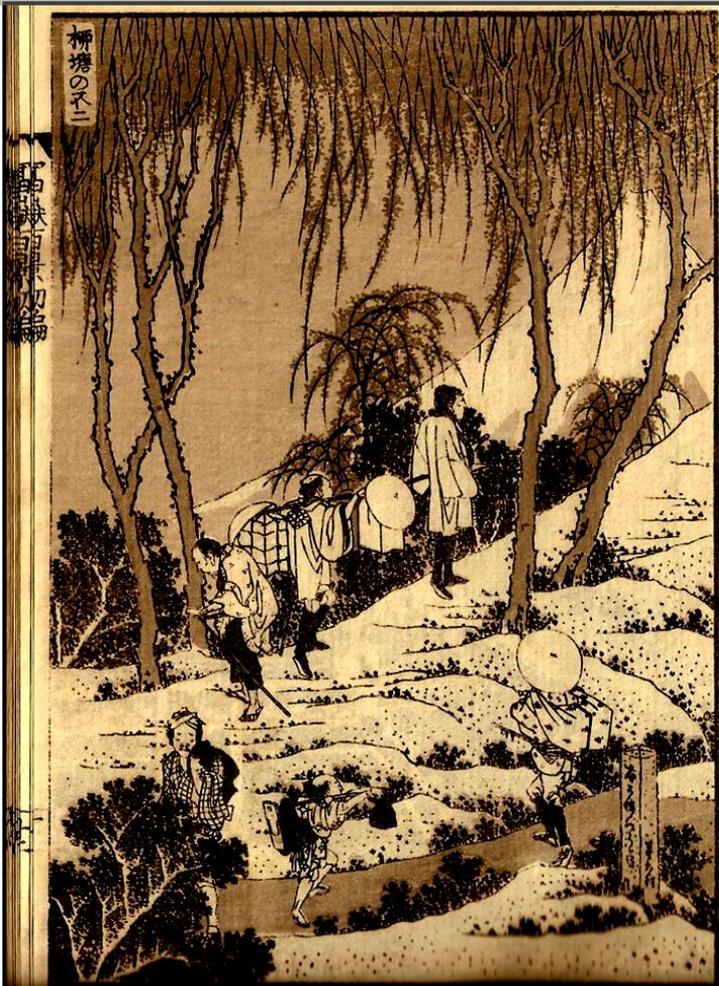
60, bis Avenue de Breteuil.

M Puget Pass. Châteaui 83

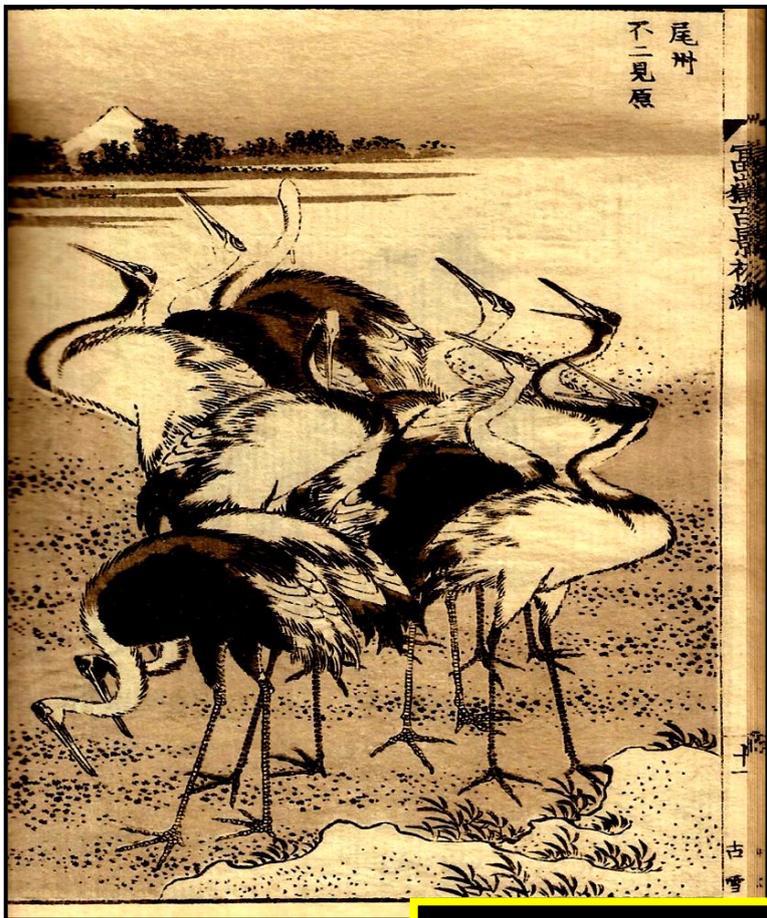


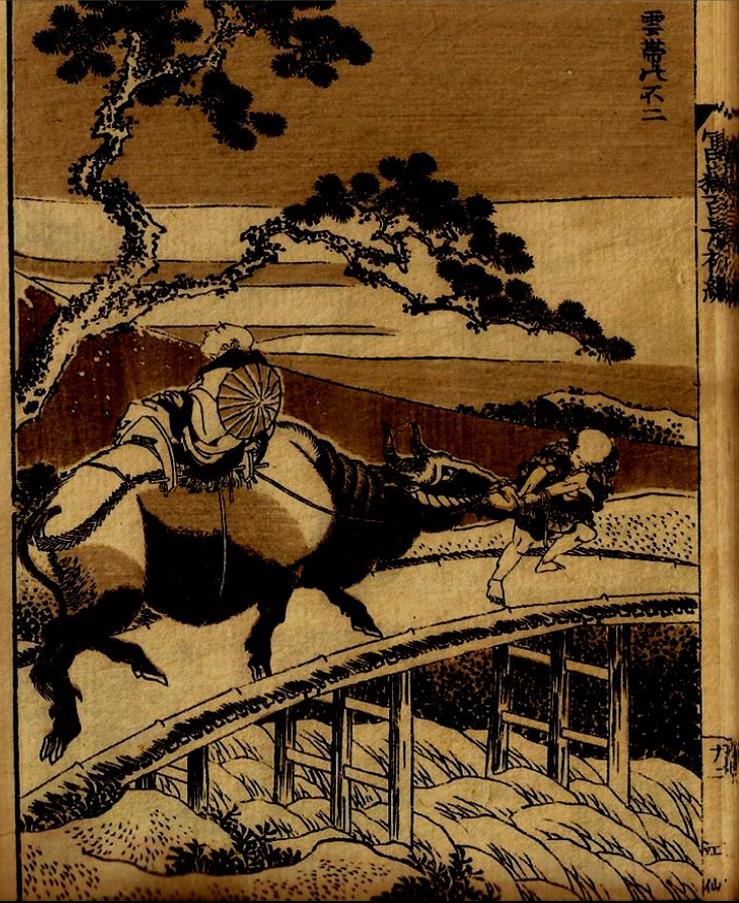
Capitaine Charles Bertin, Japon : Manga.



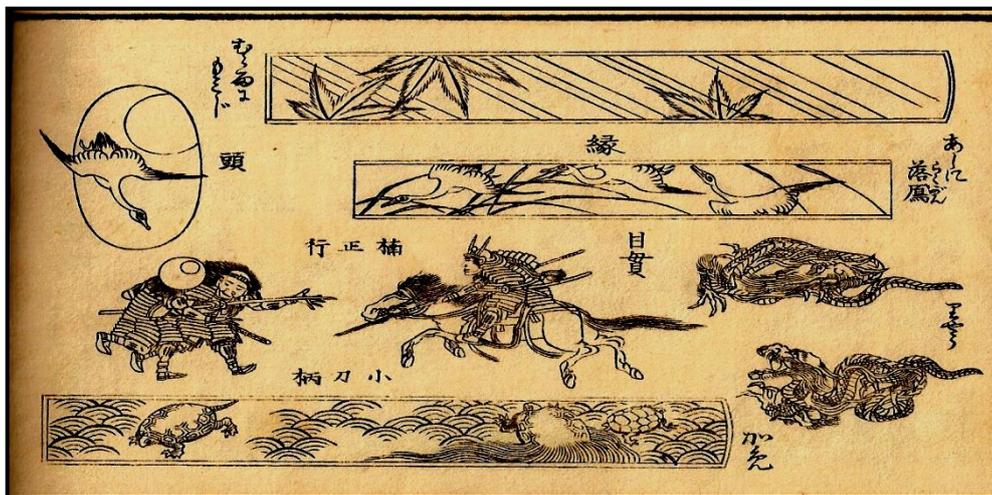


Amiral Henri Rjeunier : Katsuska Hokusai (1760-1849) - Manga.





Amiral Henri Rjeunier : Katsuska Hokusai (1760-1849) - Manga.



LA VIE FABULEUSE DE LOUIS, ÉMILE BERTIN : UN DOCUMENT UNIQUE AU MONDE SUR LE RAYONNEMENT ET LA PROPAGATION DE LA LANGUE FRANÇAISE DANS L'EMPIRE DU SOLEIL LEVANT À L'ÉPOQUE DE L'EMPEREUR MUTSUHITO - AUTEUR HERVÉ BERNARD HISTORIEN DE MARINE. BIARRITZ, JUIN 2016. ©



AMIRAL HENRI RIEUNIER, DÉCOUVREUR D'ASIE : JAPON - CHINE - CORÉE - EXTRÊME-ORIENT.
PLAN JAPONAIS À VOL D'OISEAU, GRAND FORMAT, DE LA VILLE DE YÉDO (TOKYO).
ACQUISITION PAR LE BARON CHARLES DE CHASSIRON DE CETTE CARTE ILLUSTRÉE DANS UNE BOUTIQUE DE
LA CAPITALE NIPPONE, LE 6 OCTOBRE 1858.
MAÎTRE DES REQUÊTES AU CONSEIL D'ÉTAT.
DÉTACHÉ EXTRAORDINAIRE À LA SUITE DU SIEUR JEAN-BAPTISTE-LOUIS, BARON GROS EN CHINE ET AU
JAPON DE 1858 À 1860.
UN AMI FIDÈLE D'HENRI RIEUNIER, PRÉSENT EN ASIE, EN MÊME TEMPS QUE LUI À CETTE PREMIÈRE PÉRIODE.
1858 : ANNÉE DE LA PREMIÈRE MISSION FRANÇAISE ET DE LA PREMIÈRE AMBASSADE DE FRANCE AU
JAPON ET LE 9 OCTOBRE, À LA CONFÉRENCE DE YÉDO (TOKYO), DE LA SIGNATURE DU 1^{ER} TRAITÉ BILATÉRAL
FRANCO-JAPONAIS DE PAIX, D'AMITIÉ ET DE COMMERCE.
COPYRIGHT - © COLLECTION PRIVÉE HERVÉ BERNARD.



HENRI RIEUNIER :
SPLENDE PETIT MASQUE
DE NÔ EN LAQUE BRUNE,
YEUX INCRUSTÉS D'IVOIRE.
NETSUKE. CARTE DE VISITE
DU BARON CHARLES DE
CHASSIRON - EN ASIE -
AVEC HENRI RIEUNIER.
COPYRIGHT - ©
COLLECTION PRIVÉE HERVÉ
BERNARD.

*Le Baron Charles de Chassiron,
Conseiller d'Etat.
Membre du Conseil Général de la Charente Inférieure
3, rue de Douai*

LE BARON CHARLES

de CHASSIRON.

B^{on} Charles DE CHASSIRON,

Maître des Requêtes de 1^{re} classe au Conseil d'État,
Détaché extra. en Chine et au Japon de 1858 à 1860.

LA PREMIÈRE

AMBASSADE DE FRANCE

AU JAPON.

1858.

NOTES

SUR

LE JAPON, LA CHINE

ET

L'INDE,

Par le B^{on} Ch. DE CHASSIRON.

1858. — 1859. — 1860.



PARIS,

E. DENTU, LIBRAIRE-ÉDITEUR, | CH. REINWALD, LIB.-ÉDITEUR,
Palais-Royal, galerie d'Orléans, 13. | Rue des Saints-Pères, 18.

1861.

*Monsieur Rieunier
Lieut. de Vaisseau Com^{te} d'Algeris*

*Cordial souvenir
Monsieur du Sebo*

Chassiron

LIVRE, DE 360 PAGES, INTITULÉ « NOTES SUR
LE JAPON, LA CHINE ET L'INDE »

PAR LE BARON CHARLES DE CHASSIRON

1858. — 1859. — 1860.

- ÉDITION 1861 -

CET OUVRAGE EST OFFERT À HENRI RIEUNIER

AVEC LES MENTIONS MANUSCRITES DE

L'AUTEUR, COMME SUIT :

« MONSIEUR RIEUNIER LIEUTENANT DE
VAISSEAU, COMMANDANT L'ARGUS*.

CORDIAL SOUVENIR. L'ANCIEN DU SEBO.

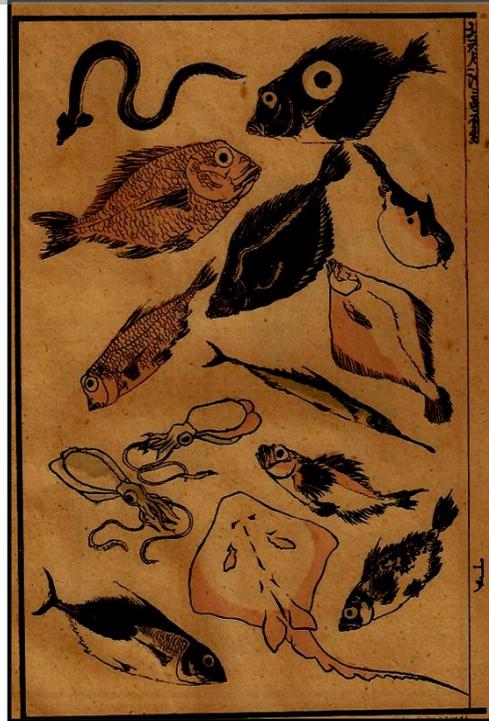
SIGNATURE : CHASSIRON ».

HENRI RIEUNIER PIONNIER DE L'EXTRÊME-
ORIENT, DE LA CHINE ET DU JAPON ÉTAIT
BIEN PRÉSENT EN ASIE, POUR LA PREMIÈRE
FOIS, DE 1857 À 1863.

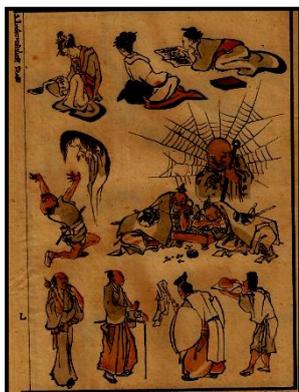
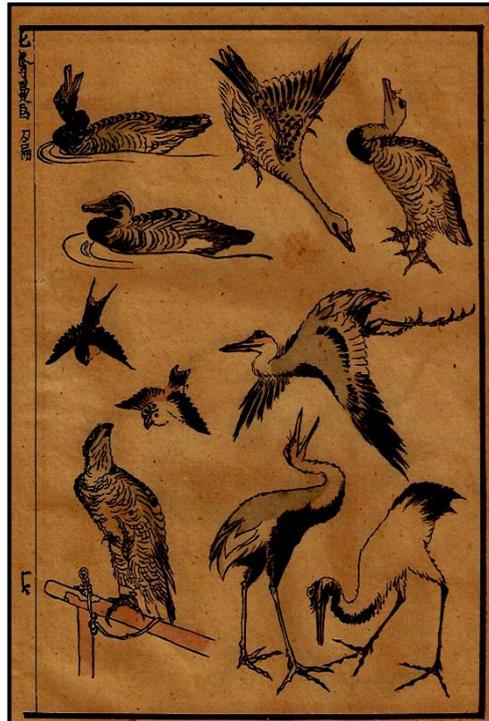
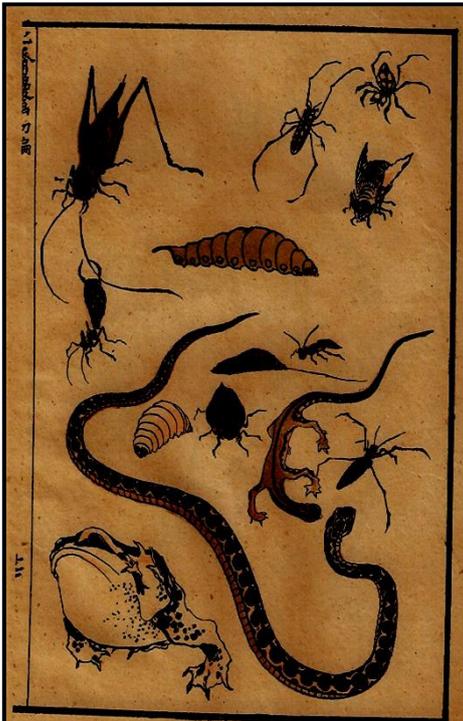
*COMMANDANT DE L'AVISO À HÉLICE ARGUS
DE 1868 À 1869 AVEC PORT D'ATTACHE LA
ROCHELLE. LE LIVRE A DONC ÉTÉ OFFERT À
HENRI RIEUNIER PAR LE BARON CHARLES DE
CHASSIRON EN 1868 OU 1869.

COPYRIGHT - © COLLECTION PRIVÉE

HERVÉ BERNARD



ILLUSTRATIONS DE LIVRES JAPONAIS – MANUELS POPULAIRES DU JAPON.
PLANCHES ILLUSTRÉES PAR CHARLES DE CHASSIRON - « HISTOIRE NATURELLE ».
COPYRIGHT – © COLLECTION PRIVÉE HERVÉ BERNARD.



Caricatures.





PLANCHES ILLUSTRÉES PAR CHARLES DE CHASSIRON.
NOTES SUR LE JAPON (1861) : « MŒURS DE LA CAMPAGNE ».
COPYRIGHT - © COLLECTION PRIVÉE HERVÉ BERNARD.



The image is a highly detailed lacquerware artwork. At the top center, a mountain peak is rendered in a light, textured lacquer. To the left, a crane with its wings spread is shown in a dynamic pose. To the right, another crane is depicted in a similar pose, facing the mountain. The scene is filled with intricate floral and fruit motifs, including clusters of dark blue berries and white blossoms. The background is a deep, dark red lacquer. The entire piece is set against a dark background, which makes the lighter colors of the lacquer stand out.

HERVÉ BERNARD

AMBASSADEURS AU PAYS DU SOLEIL LEVANT
DANS L'ANCIEN EMPIRE DU JAPON

BEST OF DE FRANÇAIS AU JAPON IMPÉRIAL



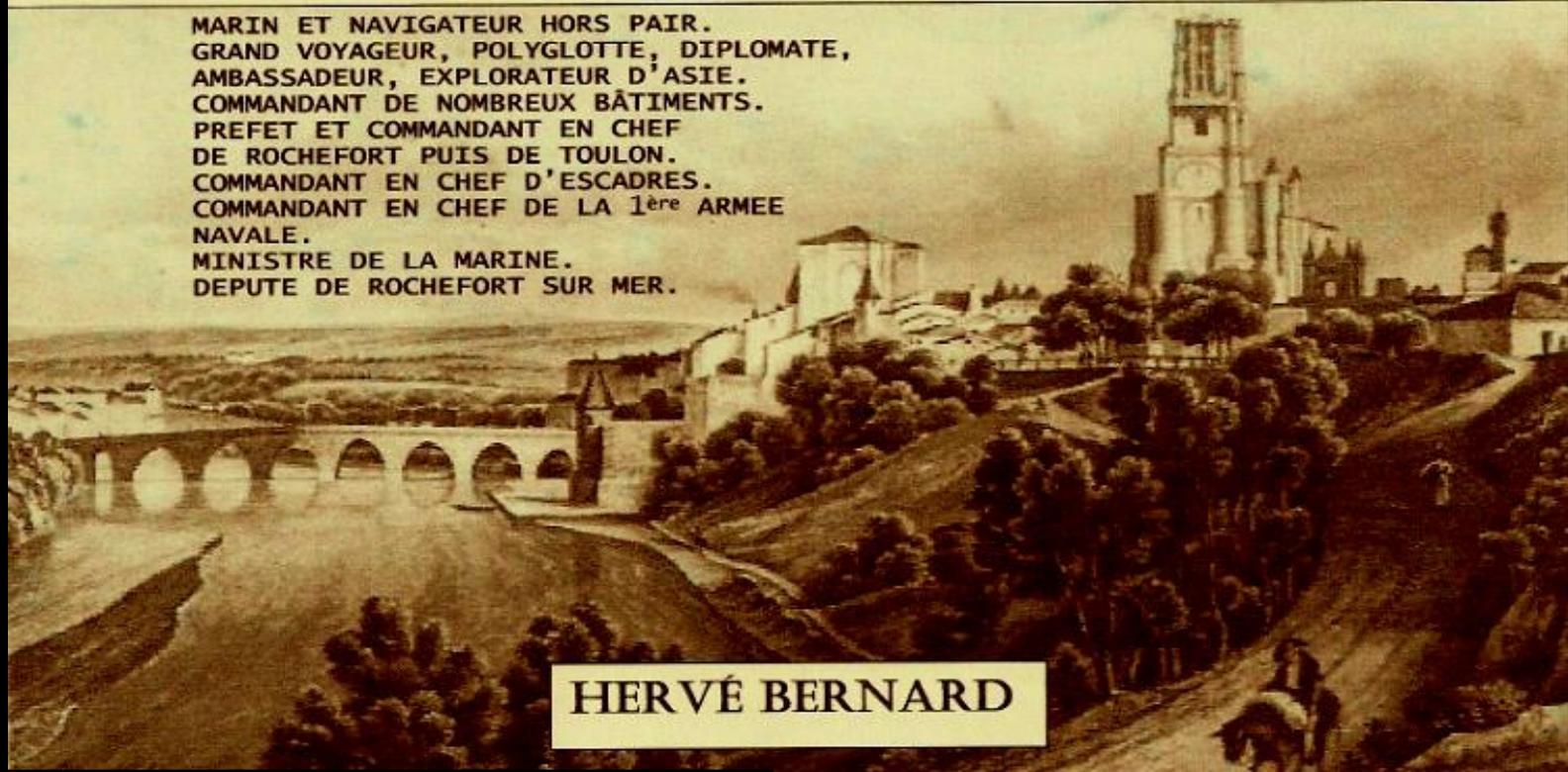
ALBI

PATRIE DE RIEUNIER



UN HOMME ILLUSTRÉ DE LA MARINE FRANÇAISE

MARIN ET NAVIGATEUR HORS PAIR.
 GRAND VOYAGEUR, POLYGLOTTE, DIPLOMATE,
 AMBASSADEUR, EXPLORATEUR D'ASIE.
 COMMANDANT DE NOMBREUX BÂTIMENTS.
 PREFET ET COMMANDANT EN CHEF
 DE ROCHEFORT PUIS DE TOULON.
 COMMANDANT EN CHEF D'ESCADRES.
 COMMANDANT EN CHEF DE LA 1^{ère} ARMÉE
 NAVALE.
 MINISTRE DE LA MARINE.
 DÉPUTÉ DE ROCHEFORT SUR MER.



HERVÉ BERNARD

Livre remarquable de Format A4 - (© Hervé Bernard - 2ème Édition 2011)

Le volume de 718 pages contient une lettre (fort) élogieuse de Nicolas Sarkozy.

Cet ouvrage « Marine » d'un poids de 4 Kg – sans équivalence dans l'hexagone par sa valeur historique et documentaire - n'est pas commercialisé mais quelques exemplaires ont été offerts à des musées et à des personnalités de tout 1^{er} plan.

Hervé Bernard Issu d'une famille qui a donné à notre pays un grand marin, brillant serviteur de l'État - Ministre de la Marine, Député de Rochefort, Grand-croix de la Légion d'honneur, décoré de la Médaille militaire - ainsi que des Généraux et une longue lignée de Légionnaires Polytechniciens et de Saint-Cyriens dont plusieurs sont « Morts pour la France ».

BIARRITZ, JUIN 2016 - © COLLECTION HERVÉ BERNARD

Historien de marine - Membre de l'A.E.C.

Membre de l'Association des Honneurs Héréditaires (A.H.H).

Chevalier de l'ordre des Palmes Académiques.

Arrière-Petit-fils de l'Amiral Henri Rieunier (1833-1918)

Commandant en Chef et Préfet Maritime de Rochefort puis de Toulon, etc.

Commandant en Chef d'Escadres et de la 1^{ère} Armée navale.

Ministre de la Marine - Député de Rochefort-sur-Mer.

Grand-croix de la Légion d'honneur - Décoré de la Médaille militaire pour Services

Éminents rendus à la Défense Nationale.

DON À LA BIBLIOTHÈQUE DES ARCHIVES DE L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE DE L'OUVRAGE INÉDIT INTITULÉ : "L'INGÉNIEUR GÉNÉRAL DE 1ÈRE CLASSE DU GÉNIE MARITIME LOUIS, ÉMILE BERTIN (1840-1924) - CRÉATEUR DE LA MARINE MILITAIRE DU JAPON". AUTEUR HERVÉ BERNARD, HISTORIEN DE MARINE, ARRIÈRE PETIT NEVEU DE L'ILLUSTRE SAVANT.



Bibliothèque Centrale
École Polytechnique
91128 Palaiseau cedex

Palaiseau, le 12 décembre 2011

à Monsieur Hervé BERNARD

Cher Monsieur,

Je tiens à vous remercier pour le don que vous avez fait à la Bibliothèque centrale de l'École polytechnique de votre ouvrage « L'ingénieur général de 1^{ère} classe du Génie maritime Louis, Emile Bertin 1840-1924 créateur de la marine de guerre moderne du Japon ».

Cet ouvrage richement illustré de documents inédits, notamment d'archives, nous rappelle le rôle de premier plan joué par Louis, Emile Bertin, aussi bien en France qu'au Japon, pour le développement d'une marine moderne. Louis, Emile Bertin fut également un pionnier de l'amitié franco-japonaise.

Votre geste généreux permettra donc d'enrichir cette partie de notre fonds relative à nos anciens élèves. Nous n'avions jusqu'à présent que peu de documentation sur Louis, Emile Bertin, et peu d'archives. Votre ouvrage sera également disponible pour la consultation.

Je vous remercie donc à nouveau chaleureusement pour votre don

Et vous prie d'agréer, cher Monsieur, l'expression de mes meilleures salutations.


Thierry Bouehier
Conservateur en chef de la Bibliothèque
Des Archives et du Musée

DON À LA PRÉSIDENTE DE LA RÉPUBLIQUE D'UN EXEMPLAIRE DE L'OUVRAGE INÉDIT INTITULÉ : "L'INGÉNIEUR GÉNÉRAL DE 1ÈRE CLASSE DU GÉNIE MARITIME LOUIS, ÉMILE BERTIN (1840-1924) - CRÉATEUR DE LA MARINE MILITAIRE DU JAPON". AUTEUR HERVÉ BERNARD, HISTORIEN DE MARINE, ARRIÈRE PETIT NEVEU DE L'ILLUSTRE SAVANT. 2016.

*Le Chef de Cabinet
du Président de la République*

Monsieur Hervé BERNARD

Paris, le - 9 JAN. 2012

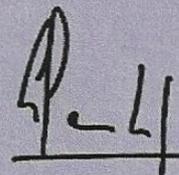
Cher Monsieur,

Vous avez eu l'obligeance d'adresser au Président de la République un exemplaire de l'ouvrage que vous avez consacré à votre arrière-grand-oncle, l'ingénieur général de 1^{ère} classe du Génie maritime, Louis, Emile Bertin.

Monsieur Nicolas SARKOZY m'a confié le soin de vous remercier vivement de votre aimable envoi.

Il tient également à vous assurer de tout l'intérêt qu'il a porté à cette remarquable évocation de votre illustre parent qui fut, par son sens de l'innovation et de la recherche, la figure majeure de la construction navale française et joua un rôle exceptionnel dans la création de la marine de guerre japonaise.

Je vous prie d'agréer, Cher Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Guillaume LAMBERT

LOUIS, ÉMILE BERTIN

SAVANT DE RENOMMÉE UNIVERSELLE

GÉNIE DE LA RECHERCHE ET DE L'INVENTION,

MEMBRE DE L'INSTITUT - PRÉSIDENT DE L'ACADÉMIE DES SCIENCES,
COFONDATEUR AVEC ÉMILE GUIMET ET 1^{er} PRÉSIDENT DE LA SOCIÉTÉ
FRANCO - JAPONAISE DE PARIS, MEMBRE DE L'ACADÉMIE DE MARINE,
DIRECTEUR CENTRAL DES CONSTRUCTIONS NAVALES FRANÇAISES,
DIRECTEUR DE L'ÉCOLE D'APPLICATION DU GÉNIE MARITIME, ETC.

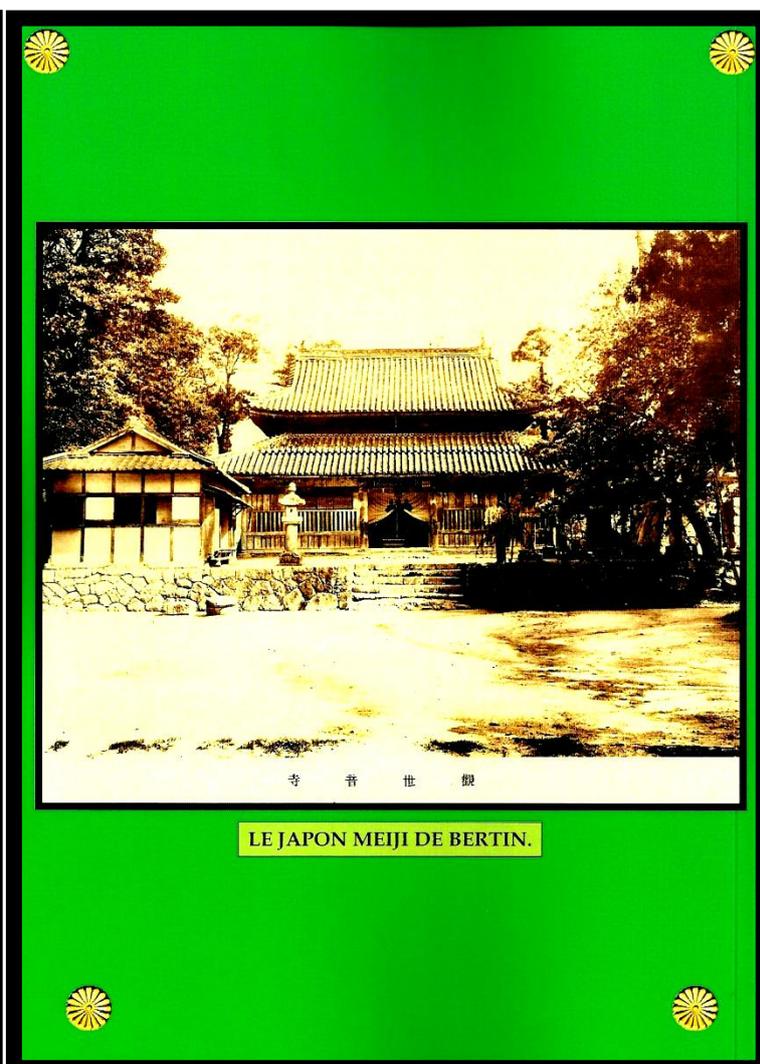
COMMANDEUR DE LA LÉGION D'HONNEUR

NANCY, 1840 - La Glacerie, 1924

Présentation succincte du beau livre inédit et complet sur la vie de l'illustre Louis, Émile Bertin, Ingénieur Général de 1^{ère} classe du Génie Maritime - avec une iconographie abondante et unique au monde - comprenant 145 Pages, format A4, en quadrichromie.

Hervé BERNARD

Historien - Membre de l'A.E.C. Arrière Petit-Neveu de Louis, Émile Bertin.



Reproduction de la couverture recto/verso de l'ouvrage
(© Collection Privée Hervé Bernard)

INSIGNE DE LA PROMOTION 2013 DES IETA RENDANT HOMMAGE À
L'INGÉNIEUR GÉNÉRAL DE 1ÈRE CLASSE DU GÉNIE MARITIME LOUIS, ÉMILE BERTIN.
- ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE DE TECHNIQUES AVANCÉES À BREST -
ENSTA - PROMOTION MILITAIRE DE L'ANNÉE 2013.

HONNEUR À LA PRESTIGIEUSE ET BRILLANTE ÉCOLE
DE L'ENSTA, À BREST, ANNÉE 2013.



Historique



Logo de l'ENSIETA

L'ENSTA Bretagne est l'héritière des traditions des écoles techniques des constructions navales (Écoles de maistrance des arsenaux de la marine de Brest ouverte en 1819 devenues Écoles techniques supérieures) et des écoles de l'armement terrestre.

Instituée sous la dénomination ENSIETA par le décret du 17 juin 1975, elle a tout d'abord fonctionné sur deux sites (**Brest** et **Arcueil**) avant que l'ensemble des formations ne soit regroupé à **Brest** en 1986.

À l'origine exclusivement destinée à former des ingénieurs militaires pour les besoins du ministère de la Défense, l'école s'est progressivement ouverte aux élèves civils à partir de 1990.

La montée en puissance du nombre des élèves civils s'est faite rapidement dans les années 90 parallèlement à une diminution des effectifs militaires liée aux restructurations de l'appareil de défense. Au cours de la même période, l'ENSIETA fait son entrée dans le monde de la recherche en accueillant, en 1992, son premier enseignant-chercheur.

Depuis 2006, l'école dispense une formation d'ingénieur classique (cycle ENSI) et une formation d'ingénieur par alternance (cycle FIPA).

En décembre 2010, l'école rejoint le **groupe ENSTA** et devient l'ENSTA Bretagne.

Aujourd'hui, les promotions sont composées d'environ 180 élèves par an (80% de civils et 20% de militaires) y compris une trentaine de FIPA.

Promotions complètes (élèves civils et militaires)

Toutes les promotions d'élèves ingénieurs de l'ENSTA Bretagne sont baptisées en deuxième année. Ce baptême concerne les élèves civils et militaires.

Promotion

Année de sortie 2013

Nom de Promotion : La Pérouse.

Promotions militaires

Insigne école des promotions militaires **IETA**

Depuis la promotion 2009, les élèves militaires **IETA** sont, comme dans les autres écoles françaises d'officiers, baptisés et parrainés par un de leurs anciens. Ce baptême a lieu en deuxième année et se fait à l'**École polytechnique** (Palaiseau) avec les autres promotions d'élèves officiers des corps de l'armement (**IA** et **OCTAA**). Les promotions militaires portent ce nom en plus du nom de la promotion complète (civile et militaire).

Les élèves militaires **IETA** de deuxième année participent également au **Séminaire interarmées des grandes écoles militaires** (SIGEM) qui a lieu tous les ans à **Paris**.

PROMOTION MILITAIRE IETA

INSIGNE

ANNÉE DE SORTIE 2013 - NOM DE PROMOTION :

INGÉNIEUR GÉNÉRAL LOUIS, ÉMILE BERTIN.



Hervé BERNARD

Arrière Petit-Neveu de l'illustre Savant, Membre de l'Institut

Louis, Émile BERTIN.

BIARRITZ, LE 16 JUIN 2016.

Biographie de Louis Émile BERTIN

Louis-Émile Bertin (né le 23 mars 1840 à Nancy, décédé le 22 octobre 1924 à la Glacerie) est un ingénieur naval et un inventeur français de génie qui a été qualifié de « meilleur ingénieur naval de la IIIème république » par le premier ministre François Fillon.

Orphelin de père, il fut élevé par sa mère seule. Après avoir intégré l'école Polytechnique à l'âge 18 ans, il opta pour le corps du Génie Maritime. En 1863, il fit ses premières armes à l'arsenal de Cherbourg, où il fit preuve de capacités d'innovation remarquables. Il hésita également pendant cette période à s'orienter vers une carrière de droit. Il fut autorisé en 1871 à présenter une thèse de doctorat en droit, qui fut qualifiée de remarquable par les membres du jury.

En 1864, en tant qu'ingénieur de première classe, il travailla sur des systèmes de ventilation révolutionnaires permettant de réduire sensiblement les propagations de maladies dans les navires.

Pendant la Guerre Franco-allemande, en juillet 1870, il fut désigné responsable de la production du matériel d'artillerie et des munitions, pour les besoins de la force navale.

Après cette période de guerre, il s'engagea de nouveau dans des travaux de recherche particulièrement pertinents en matière d'architecture navale afin d'assurer la stabilité des navires en mer perturbée. Il développa ainsi un système révolutionnaire de protection des navires par tranche protectrice de la flottaison : le « caisson Bertin », qui lui donna une renommée internationale et lui valu le titre de savant.

Ingénieur de deuxième classe, chef de la section des constructions navales à Brest, il fut sollicité pour une mission exceptionnelle de coopération technique Française au Japon. La première tâche, commandée par l'empereur Mutsuhito, fut de mettre un terme à l'infériorité de la flotte Japonaise vis-à-vis de la flotte Chinoise. Il fut chargé de réaliser l'ensemble des constructions navales du pays, et établit dès lors un programme ambitieux afin de doter le Japon d'une puissance navale. Soixante-huit unités ultramodernes virent le jour, suivant le programme et la planification de l'ingénieur Français. Il réorganisa en outre les arsenaux Japonais, puis calqua l'organisation administrative de la marine Japonaise sur les modèles Européens. Il fut reconnu comme l'instigateur de la marine du pays du soleil levant, qui est devenue, quelques années plus tard, l'une des premières puissances maritimes mondiales.

A son retour en France en 1890, il fut nommé Directeur Central des constructions navales Françaises. Il accomplit alors de nombreux travaux d'envergure, comme la

création du cuirassé moderne Henri IV. Grand patron du génie maritime, il œuvra également à la création du bassin d'essai des Carènes à Paris. Celui-ci constitue aujourd'hui le plus ancien laboratoire d'hydrodynamique navale au monde.

Au court de sa carrière, il reçut de nombreuses décorations françaises, telles que la légion d'honneur, mais aussi Japonaises (croix de l'ordre du Soleil Levant, notamment) et Russes (Grand croix de l'ordre de Saint Stanislas).

Durant sa retraite, à partir de 1905, il continua à publier de nombreux ouvrages techniques, et à dispenser des conférences à l'échelle internationale.

Plusieurs raisons nous ont conduites à choisir Louis Emile Bertin pour parrain de notre promotion :

- Tout d'abord, celui-ci a été un ingénieur de l'armement de génie, et de renommée internationale. Il a su faire preuve de capacités d'adaptation impressionnantes, et notamment lorsqu'il s'est vu confier la mission exceptionnelle de coopération technique avec le Japon.
- Louis Emile Bertin s'est également illustré dans d'autres domaines que l'ingénierie navale. En début de carrière, il a présenté une thèse de doctorat de droit particulièrement intéressante.
- Au court de sa carrière, il a su allier travaux de recherches (développement du « caisson Bertin ») et pilotage de projets colossaux (l'armement de la marine Japonaise, la construction du cuirassé Henri IV).

Pour ces raisons, nous avons voulu rendre hommage à cet homme d'exception en attribuant son nom à notre promotion.

HONNEUR AUX ÉLÈVES DE LA PROMOTION MILITAIRE 2013
DE L'ENSTA À BREST.

Descriptif de l'insigne de Promotion 2013

Objet : Descriptif de l'insigne de la Promotion IETA 2009-2013 – Louis Emile BERTIN

L'insigne de promotion reprend les éléments caractéristiques de l'Ecole Nationale Supérieure des Techniques Avancées (ENSTA, ex-ENSIETA), à savoir : la pointe de la flèche de l'armement sur l'épée, représentant les corps d'officiers, et le liseré gris du corps des Ingénieurs des Etudes et Techniques d'Armement (IETA).

Cet insigne de promotion dénote de l'incommensurable engagement de l'ingénieur général Louis Emile Bertin. Tant dans le domaine de l'innovation militaire que sur la strate scientifique, cet ingénieur naval a toujours œuvré avec un engouement indéfectible afin de servir son pays. En bas de l'insigne, la représentation d'un cuirassé du début du XXème siècle matérialise les travaux gargantuesques que Louis Emile BERTIN a conduits dans le domaine des constructions navales. Au-dessus, Le dragon Japonais, le *Tatsu*, s'enroulant autour de l'épée, symbolise l'attachement fort de Louis Emile Bertin pour le Japon, pays pour lequel il a littéralement fondé la marine sous l'ère de Meiji. Le dragon, qui, dans la tradition Japonaise, constitue une chimère réalisant le lien entre les éléments et l'océan symbolise en outre la spécialité de cet ingénieur naval de génie. Celui-ci est représenté aux côtés du Phénix Japonais, symbole d'éternité. A gauche de l'arme, l'ancre de marine matérialise les travaux que Louis Emile Bertin a conduit au service des marines Françaises et Japonaises. De l'autre part, la balance de la justice représente la thèse brillante que Louis Émile BERTIN a réalisée dans le domaine du droit au début de sa carrière. La légion d'honneur, et la croix de l'ordre du Soleil-Levant sont représentées en haut de l'insigne. Celles-ci témoignent de l'infailible détermination et de l'engagement total de cet homme d'exception tant sur le territoire national qu'au service des armées étrangères.



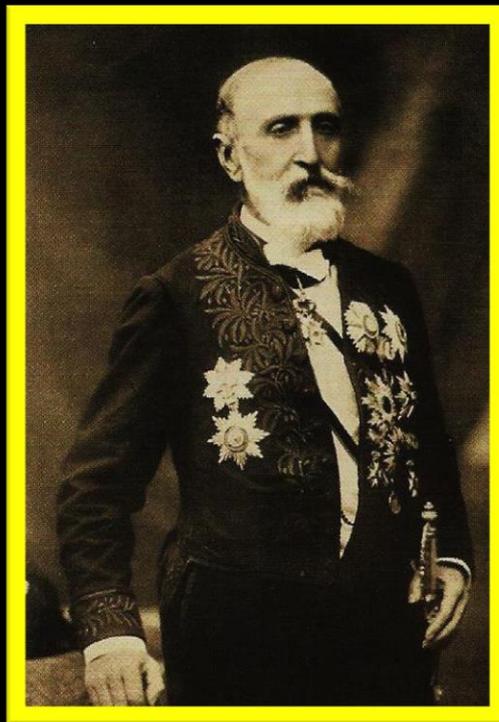
HERVÉ BERNARD ARRIÈRE PETIT NEVEU DE L'ILLUSTRE SAVANT.
HISTORIEN DE MARINE - MEMBRE DE L'A.E.C.
RELEVÉ DE LA DOCUMENTATION OFFICIELLE DE L'ENSTA BREST,
5 PAGES - BIARRITZ, LE 16 JUIN 2016.

LES BELLES DÉCORATIONS DE L'INGÉNIEUR GÉNÉRAL DE 1^{ÈRE} CLASSE DU GÉNIE MARITIME, SAVANT DE RENOMMÉE UNIVERSELLE, MEMBRE DE L'INSTITUT, CRÉATEUR DE LA MARINE MILITAIRE MODERNE DU JAPON. AUTEUR HERVÉ BERNARD, HISTORIEN DE MARINE. COPYRIGHT © BIARRITZ, JUIN 2016.



GRAND-CROIX
DU MÉRITE NAVAL
(ESPAGNE)

© COLLECTION PRIVÉE



Émile Bertin en habit d'Académicien
Commandeur de la Légion d'Honneur
Nancy, 1840 - La Glacerie, 1924



PLAQUE DE POITRINE
DU MÉRITE NAVAL
(ESPAGNE)

© COLLECTION PRIVÉE



© - VITRINE D'EXPOSITION DES SOUVENIRS DE L'ILLUSTRE ÉMILE BERTIN : ON REMARQUE TROIS MÉDAILLONS EN ÉMAUX RÉALISÉS PAR MARIE-ANTOINETTE DITE ANNA BERTIN, LA FILLE D'ÉMILE BERTIN, QUI REPRÉSENTENT SES PARENTS ET DIVERSES DÉCORATIONS NOTAMMENT LES GRANDS-CROIX DU MÉRITE NAVAL ESPAGNOL ET DE L'ORDRE JAPONAIS DU SOLEIL LEVANT AINSI QUE DIVERS DOCUMENTS ET AUTRES DÉCORATIONS ET RUBANS.

LES BELLES DÉCORATIONS DE L'INGÉNIEUR GÉNÉRAL DE 1^{ÈRE} CLASSE DU GÉNIE MARITIME, SAVANT DE RENOMMÉE UNIVERSELLE, MEMBRE DE L'INSTITUT, CRÉATEUR DE LA MARINE MILITAIRE MODERNE DU JAPON. AUTEUR HERVÉ BERNARD, HISTORIEN DE MARINE. COPYRIGHT © BIARRITZ, JUIN 2016.



© - VITRINE D'EXPOSITION DES SOUVENIRS DE L'ILLUSTRE ÉMILE BERTIN : ON REMARQUE UN ÉVENTAIL, LA PLAQUE DE POITRINE DE L'ORDRE DU MÉRITE NAVAL ESPAGNOL, DES BOITES DE RANGEMENT DE DÉCORATIONS NOTAMMENT RUSSES, BELGE, JAPONAISES, DES RUBANS ET DIVERS - COPYRIGHT COLLECTION PRIVÉE.

CI-DESSOUS GRAND-CROIX DE L'ORDRE DU TRÉSOR SACRÉ DU JAPON AVEC SA PLAQUE DE POITRINE.



LES BELLES DÉCORATIONS DE L'INGÉNIEUR GÉNÉRAL DE 1^{ÈRE} CLASSE DU GÉNIE MARITIME, SAVANT DE RENOMMÉE UNIVERSELLE, MEMBRE DE L'INSTITUT, CRÉATEUR DE LA MARINE MILITAIRE MODERNE DU JAPON. AUTEUR HERVÉ BERNARD, HISTORIEN DE MARINE. COPYRIGHT © BIARRITZ, JUIN 2016.



© - VITRINE D'EXPOSITION DES SOUVENIRS DE L'ILLUSTRE ÉMILE BERTIN : ON REMARQUE UN ÉVENTAIL, UN LIVRE SUR NANCY, SA VILLE NATALE, LA PLAQUE DE POITRINE DE L'ORDRE JAPONAIS DE LA GRAND-CROIX DU SOLEIL LEVANT, DES BOITES DE RANGEMENT DE DÉCORATIONS NOTAMMENT DU SAINT-SIÈGE, JAPONAISES ET RUSSE, DIVERS - COPYRIGHT COLLECTION PRIVÉE.

RUSSIE : GRAND-CROIX DE L'ORDRE IMPÉRIAL DE SAINT-STANISLAS ET SA PLAQUE DE POITRINE.



DEVISE : PREMIANDO INCITAT

LES BELLES DÉCORATIONS DE L'INGÉNIEUR GÉNÉRAL DE 1^{ÈRE} CLASSE DU GÉNIE MARITIME, SAVANT DE RENOMMÉE UNIVERSELLE, MEMBRE DE L'INSTITUT, CRÉATEUR DE LA MARINE MILITAIRE MODERNE DU JAPON. AUTEUR HERVÉ BERNARD, HISTORIEN DE MARINE. COPYRIGHT © BIARRITZ, JUIN 2016.



© - VITRINE D'EXPOSITION DES SOUVENIRS DE L'ILLUSTRE ÉMILE BERTIN : ON REMARQUE UNE ASSIETTE ALSACIENNE, BOITES DE RANGEMENT, UNE DÉCORATION D'ISABELLE LA CATHOLIQUE D'ESPAGNE, UN MÉDAILLON ÉMAIL REPRÉSENTANT ÉMILE BERTIN, UN CADRE AVEC PORTRAIT DU GRAND SAVANT, DIVERS - COPYRIGHT COLLECTION PRIVÉE. CI-DESSOUS : 1^{ÈRE} CLASSE - GRAND-CROIX DE L'ORDRE IMPÉRIAL DE SAINTE-ANNE DE RUSSIE ET SA PLAQUE DE POITRINE. COPYRIGHT - COLLECTION PRIVÉE.



DEVISE : AMAN JUST PIET FID
CI-CONTRE : BOITE DE RANGEMENT
DE L'ORDRE DE SAINTE-ANNE DE LA
RUSSIE IMPÉRIALE DE 1^{ÈRE} CLASSE.

LES BELLES DÉCORATIONS DE L'INGÉNIEUR GÉNÉRAL DE 1^{ÈRE} CLASSE DU GÉNIE MARITIME, SAVANT DE RENOMMÉE UNIVERSELLE, MEMBRE DE L'INSTITUT, CRÉATEUR DE LA MARINE MILITAIRE MODERNE DU JAPON. AUTEUR HERVÉ BERNARD, HISTORIEN DE MARINE. COPYRIGHT © BIARRITZ, JUIN 2016.



© - VITRINE D'EXPOSITION DES SOUVENIRS DE L'ILLUSTRE ÉMILE BERTIN: ON REMARQUE BOITES ET DÉCORATIONS, NOTAMMENT LA DÉCORATION DE L'ORDRE ROYAL MILITAIRE DU CHRIST (PORTUGAL), UN MÉDAILLON REPRÉSENTANT LE CROISEUR « ÉMILE BERTIN », DIVERSES DÉCORATIONS - COPYRIGHT COLLECTION PRIVÉE. CI-DESSOUS : L'ORDRE ROYAL DU CHRIST, LE PLUS ÉLEVÉ DES ORDRES PORTUGAIS, GRADE GRAND-CROIX ET SA PLAQUE DE POITRINE. COPYRIGHT - COLLECTION PRIVÉE.



LES BELLES DÉCORATIONS DE L'INGÉNIEUR GÉNÉRAL DE 1^{ÈRE} CLASSE DU GÉNIE MARITIME, SAVANT DE RENOMMÉE UNIVERSELLE, MEMBRE DE L'INSTITUT, CRÉATEUR DE LA MARINE MILITAIRE MODERNE DU JAPON. AUTEUR HERVÉ BERNARD, HISTORIEN DE MARINE. COPYRIGHT © BIARRITZ, JUIN 2016.



LES COMMISSAIRES ÉTRANGERS DE L'EXPOSITION MARITIME INTERNATIONALE

- | | | | | | | | |
|---------------------------|-------------------|----------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|---------------------|--------------------------|
| DE MENDIVIL
(Espagnol) | GRISAR
(Belge) | THIGOCHÉ
(Secrétaire général) | E. BERTIN
(Commissaire général) | RANALD D. G. MACDONALD
(Anglais) | DE BILDASSOFF
(Russe) | MAYER
(Allemand) | C. RADOS
(Autrichien) |
|---------------------------|-------------------|----------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|---------------------|--------------------------|

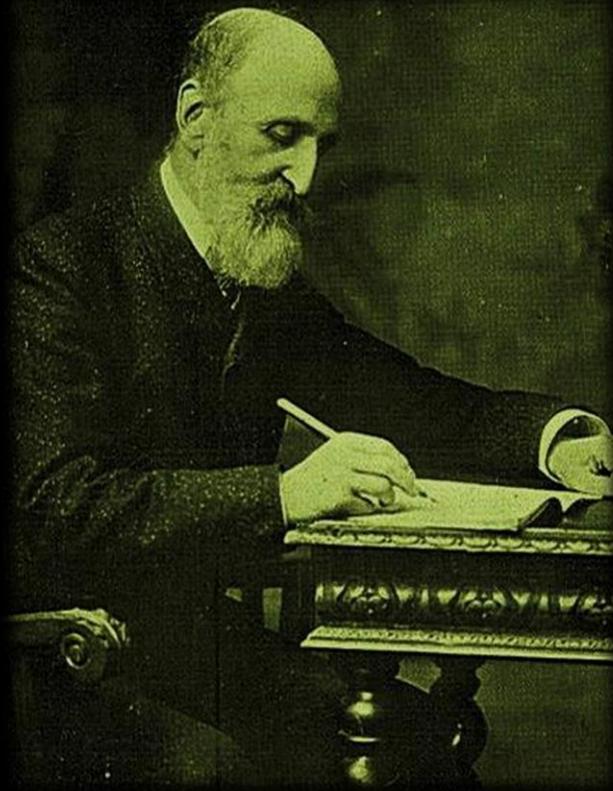
LOUIS, ÉMILE BERTIN, COMMANDEUR DE LA LÉGION D'HONNEUR, À LA SORTIE D'UN MARIAGE, EN 1920, À VERSAILLES, (PLAQUE DE VERRE). EN 1907 : « LES COMMISSAIRES ÉTRANGERS DE L'EXPOSITION MARITIME INTERNATIONALE DE BORDEAUX » ÉMILE BERTIN COMMISSAIRE GÉNÉRAL DE L'EXPOSITION DE BORDEAUX. CI-DESSOUS OFFICIER DE LA CROIX-ROUGE DU JAPON (AVERS REVERS) ET UNE AUTRE DÉCORATION DU JAPON IMPÉRIAL DE L'ÉPOQUE DE MEIJI. COPYRIGHT - © COLLECTION PRIVÉE.



LES BELLES DÉCORATIONS DE L'INGÉNIEUR GÉNÉRAL DE 1^{ÈRE} CLASSE DU GÉNIE MARITIME, SAVANT DE RENOMMÉE UNIVERSELLE, MEMBRE DE L'INSTITUT, CRÉATEUR DE LA MARINE MILITAIRE MODERNE DU JAPON. AUTEUR HERVÉ BERNARD, HISTORIEN DE MARINE. COPYRIGHT © BIARRITZ, JUIN 2016.

日本海軍顧問 エミルベルタン

東京芝公園地第六十六號



ÉMILE BERTIN
*Ingénieur de la Marine Française,
Conseiller du Ministère de la Marine du Japon.*

Tokio, 66 Shiba Kouenji.

. LOUIS, ÉMILE BERTIN, MEMBRE DE L'INSTITUT.

CI-DESSOUS : CHEVALIER DE L'ORDRE D'ISABELLE LA CATHOLIQUE D'ESPAGNE - COMMANDEUR DE L'ORDRE DU LION ET DU SOLEIL DE PERSE (IRAN) - OFFICIER DE L'ORDRE DE LÉOPOLD DE BELGIQUE.

CARTE DE VISITE D'ÉMILE BERTIN RECTO-VERSO, AU JAPON - COPYRIGHT- © COLLECTION PRIVÉE.



LES BELLES DÉCORATIONS DE L'INGÉNIEUR GÉNÉRAL DE 1^{ÈRE} CLASSE DU GÉNIE MARITIME, SAVANT DE RENOMMÉE UNIVERSELLE, MEMBRE DE L'INSTITUT, CRÉATEUR DE LA MARINE MILITAIRE MODERNE DU JAPON. AUTEUR HERVÉ BERNARD, HISTORIEN DE MARINE. COPYRIGHT © BIARRITZ, JUIN 2016.



Amiral Ijūin Gorō

Émile Bertin - Commissaire Général de l'Exposition Maritime de Bordeaux - Créateur de la flotte militaire moderne du Japon fut invité par l'Amiral Ijūin Gorō (1852-1923) à dîner, le jeudi 1^{er} Août 1907, à bord du splendide croiseur cuirassé *Tsukuba*, navire-amiral, mouillé au Verdon avec le croiseur cuirassé *Chitose*, deux bâtiments de l'Escadre japonaise envoyés de façon officielle par le *Pays du Soleil Levant* à l'Exposition Maritime Internationale de Bordeaux, en 1907.



LE CROISEUR CUIRASSÉ *TSUKUBA*, NAVIRE-AMIRAL DE L'EMPIRE DU SOLEIL LEVANT, MOUILLÉ AU VERDON LE 1^{ER} AOÛT 1907. © COLLECTION PRIVÉE HERVÉ BERNARD. ÉMILE BERTIN : GRAND-CROIX DE L'ORDRE DU SOLEIL LEVANT (EMPIRE DU JAPON). COPYRIGHT - © COLLECTION PRIVÉE.



LES BELLES DÉCORATIONS DE L'INGÉNIEUR GÉNÉRAL DE 1^{ÈRE} CLASSE DU GÉNIE MARITIME, SAVANT DE RENOMMÉE UNIVERSELLE, MEMBRE DE L'INSTITUT, CRÉATEUR DE LA MARINE MILITAIRE MODERNE DU JAPON. AUTEUR HERVÉ BERNARD, HISTORIEN DE MARINE. COPYRIGHT © BIARRITZ, JUIN 2016.



ÉMILE BERTIN, COMMISSAIRE GÉNÉRAL DE L'EXPOSITION MARITIME DE BORDEAUX, EN 1907, SUR LE PERRON (CHAPEAU DANS LA MAIN DROITE). INSIGNE DE LA PROMOTION MILITAIRE DES ÉLÈVES (ANNÉE 2013) DE LA CÉLÈBRE « ENSTA » DE BREST BAPTISÉE « INGÉNIEUR GÉNÉRAL DE 1^{ÈRE} CLASSE LOUIS, ÉMILE BERTIN ». ÉMILE BERTIN : GRAND-CROIX DE L'ORDRE DE (SAINT) PIE IX (SAINT-SIÈGE) – CHEVALIER DE L'ORDRE DE SAINT-OLAF (NORVÈGE), DEVISE : RET OG SANDHED (JUSTICE ET LIBERTÉ).
COPYRIGHT – © - COLLECTION PRIVÉE.



LES BELLES DÉCORATIONS DE L'INGÉNIEUR GÉNÉRAL DE 1^{ÈRE} CLASSE DU GÉNIE MARITIME, SAVANT DE RENOMMÉE UNIVERSELLE, MEMBRE DE L'INSTITUT, CRÉATEUR DE LA MARINE MILITAIRE MODERNE DU JAPON. AUTEUR HERVÉ BERNARD, HISTORIEN DE MARINE. COPYRIGHT © BIARRITZ, JUIN 2016.

EMPIRE BRITANNIQUE



LOUIS, ÉMILE BERTIN

« ORDRE DU SERVICE DISTINGUÉ AVEC SA BOITE D'ORIGINE »
© (DISTINGUISHED SERVICE ORDER OU DSO EN ABRÉGÉ)

L'INGÉNIEUR GÉNÉRAL DE 1^{ÈRE} CLASSE LOUIS, ÉMILE BERTIN, SAVANT DE RENOMMÉE UNIVERSELLE, DIRECTEUR CENTRAL DES CONSTRUCTIONS NAVALES FRANÇAISES PENDANT DIX ANS, DIRECTEUR DE L'ÉCOLE D'APPLICATION DU GÉNIE MARITIME, CRÉATEUR DE LA MARINE MILITAIRE MODERNE DU JAPON EST TITULAIRE DE LA MÉDAILLE DE L'ORDRE DU SERVICE DISTINGUÉ (DSO), RÉCOMPENSE MILITAIRE BRITANNIQUE, CRÉE PAR LA REINE VICTORIA - LE 9 NOVEMBRE 1886 - EN RECONNAISSANCE DE SERVICES MÉRITOIRES OU DISTINGUÉS INDIVIDUELS EN TEMPS DE GUERRE. LA « DSO » EST ALORS LA SECONDE RÉCOMPENSE MILITAIRE LA PLUS PRESTIGIEUSE APRÈS LA CROIX DE VICTORIA (VICTORIA CROSS).

LES MEMBRES DE L'ORDRE ONT LE DROIT DE PORTER APRÈS LEUR NOM LES INITIALES DSO (LETTRES POST-NOMINALES).

C'EST UN ORDRE MILITAIRE QUI NE COMPREND QU'UN SEUL GRADE, CELUI DE COMPAGNON (COMPANION) L'INSIGNE DE L'ORDRE EST UNE CROIX ÉMAILLÉE DE BLANC.

- AVERS : CENTRE EN ÉMAIL ROUGE, CHARGÉ DE LA COURONNE IMPÉRIALE D'OR ENTOURÉE D'UNE COURONNE DE LAURIER D'ÉMAIL VERT.
- REVERS : CENTRE EN ÉMAIL ROUGE CHARGÉ DU CHIFFRE ROYAL (ROYAL CYPHER) – PROPRE À CHAQUE SOUVERAIN – DANS UNE COURONNE DE LAURIER EN ÉMAIL VERT.
- LE RUBAN EST ROUGE BORDÉ DE BLEU.

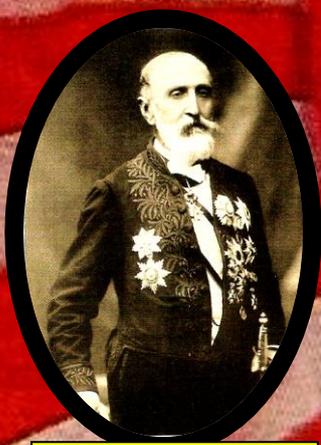
RÉSUMÉ DE L'ŒUVRE CONSIDÉRABLE DE LOUIS, ÉMILE BERTIN
INGÉNIEUR GÉNÉRAL DE 1^{ÈRE} CLASSE DU GÉNIE MARITIME (X.1858)
MEMBRE DE L'INSTITUT

- SAVANT DE RENOMMÉE UNIVERSELLE,
- GÉNIE DE LA RECHERCHE ET DE L'INVENTION,
- CRÉATEUR DE LA MARINE MILITAIRE MODERNE DU JAPON,
- CRÉATEUR DES ARSENAUX DE KURE (PRÈS D'HIROSHIMA) ET DE SASEBO (PRÈS DE NAGASAKI),
- RÉORGANISATEUR DE L'ARSENAL DE YOKOSUKA,
- INVENTEUR DU BASSIN D'ESSAIS DES CARÈNES À PARIS (1^{ER} AU MONDE),
INVENTEUR DES QUILLES ANTIROULIS ET DU CLOISONNEMENT CELLULAIRE.
- DIRECTEUR CENTRAL DES CONSTRUCTIONS NAVALES FRANÇAISES,
- DIRECTEUR DE L'ÉCOLE D'APPLICATION DU GÉNIE MARITIME,
- PRÉSIDENT DE L'ACADÉMIE DES SCIENCES,
- MEMBRE DE L'ACADÉMIE DE MARINE,
- COFONDATEUR AVEC ÉMILE GUIMET ET 1^{ER} PRÉSIDENT DE LA SOCIÉTÉ FRANCO-JAPONAISE DE PARIS,
- CELUI QUI A FAIT DE LA FRANCE, EN 1898, À LA TÊTE DES CONSTRUCTIONS NAVALES FRANÇAISES PENDANT DIX ANS, LA DEUXIÈME PUISSANCE MARITIME MONDIALE.

EXTRAITS DU DISCOURS DE L'INGÉNIEUR GÉNÉRAL FRANÇOIS, DIRECTEUR CENTRAL DES CONSTRUCTIONS NAVALES AU MINISTÈRE DE LA MARINE, LE 24 MAI 1935 :

« ...JE RESSENS HAUTEMENT L'HONNEUR DE PORTER LA PAROLE DEVANT VOUS, AU NOM DE LA MARINE FRANÇAISE. QU'ON VEUILLE BIEN NE PAS TENIR POUR UNE TENTATIVE DE JUSTIFICATION DE CET HONNEUR SI JE RAPPELLE TOUT D'ABORD : QUE, CAMARADE DE PROMOTION À L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE ET AMI D'HENRI BERTIN, FILS DE L'HOMME ÉMINENT DONT LA SOCIÉTÉ FRANCO-JAPONAISE COMMÉMORÉ AUJOURD'HUI L'ŒUVRE, IL M'A ÉTÉ DONNÉ, DÈS LE DÉBUT DE MA CARRIÈRE DANS LE GÉNIE MARITIME, DE RECEVOIR DU GRAND CHEF D'ALORS, AVEC UNE ÉMOTION DONT LE SOUVENIR NE S'EST POINT EFFACÉ, L'ACCUEIL TRÈS BIENVEILLANT ET DISCRÈTEMENT CURIEUX QUI ÉTAIT DE SA MANIÈRE ; - ET QUE LES CIRCONSTANCES ONT VOULU AUSSI QU'UN LONG TEMPS APRÈS JE ME TROUVÉ, AU SERVICE TECHNIQUE, PUIS À LA DIRECTION CENTRALE DES CONSTRUCTIONS NAVALES, EN FACE DES CHARGES QU'ÉMILE BERTIN, UN TIERS DE SIÈCLE PLUS TÔT, AVAIT MARQUÉES D'UNE EMPREINTE CRÉATRICE ET PROPRES MAGISTRALE.. IL EUT LE RARE PRIVILÈGE D'ASSOCIER À UNE CARRIÈRE SÉDENTAIRE DE SAVANT ET DE TECHNICIEN, ÉTONNAMMENT REMPLIE ET FÉCONDE, UNE EXISTENCE SINGULIÈREMENT UTILE ET ATTACHANTE DE MESSAGER DE LA SCIENCE ET DE L'ART NAVAL FRANÇAIS.....ÉMILE BERTIN, CRÉATEUR DE LA PREMIÈRE FLOTTE JAPONAISE ET RÉNOVATEUR DE LA FLOTTE FRANÇAISE À LA FIN DU SIÈCLE DERNIER... ».

HERVÉ BERNARD



Louis, Émile Bertin
1840-1924



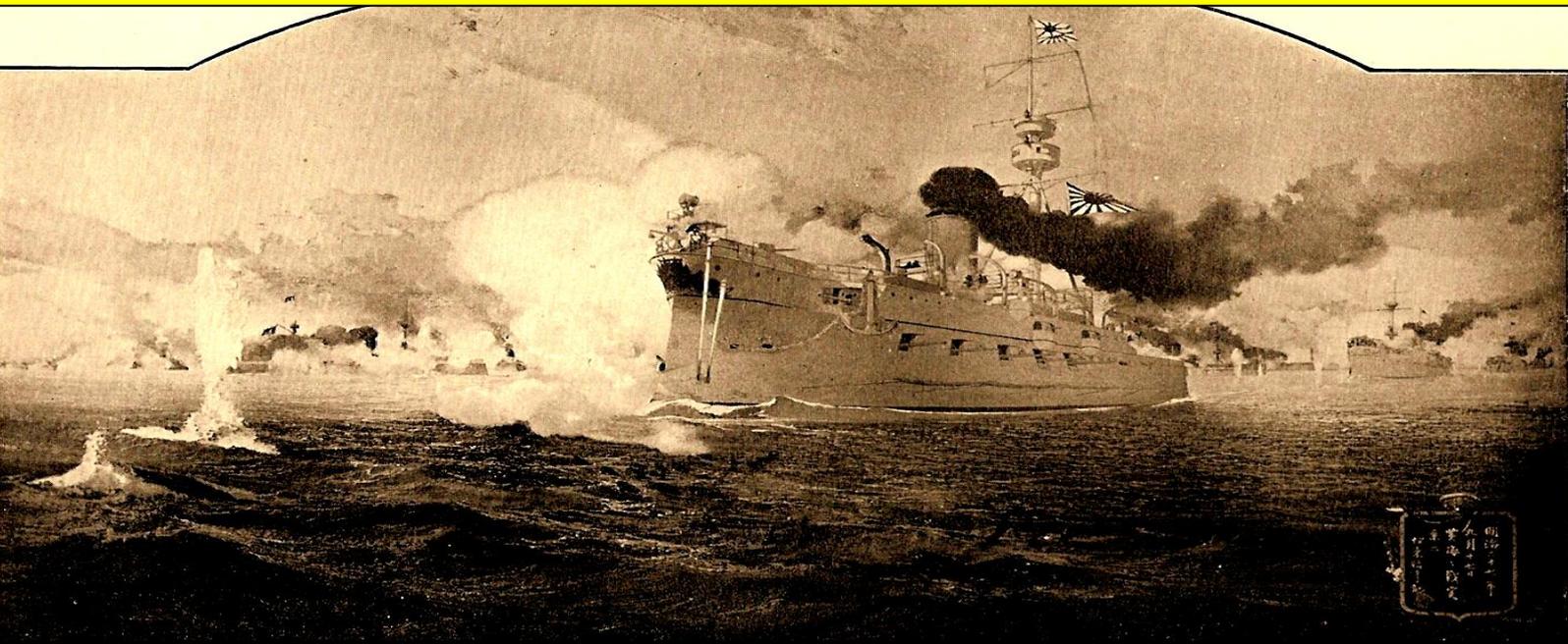
Empereur du Japon
(Dessin de G. Bigot)

Drapeau de la Marine Impériale Japonaise.

L'INGÉNIEUR GÉNÉRAL DE 1^{ère} CLASSE
DU GÉNIE MARITIME
LOUIS, ÉMILE BERTIN

1840 - 1924

CRÉATEUR DE LA MARINE MILITAIRE
MODERNE DU JAPON



LE MATSUSHIMA

- Construit sur les Plans de Bertin - Bâtiment Amiral Japonais, à la Bataille de Yalu, 1894.

HERVÉ BERNARD



AMBASSADEURS AU PAYS DU SOLEIL LEVANT
DANS L'ANCIEN EMPIRE DU JAPON



BEST OF DE FRANÇAIS AU JAPON IMPÉRIAL