

Le *Hoche* en rade de Toulon.

La vie en escadre

Les premiers utilisateurs du *Hoche* se rendirent rapidement compte des défauts du bâtiment.

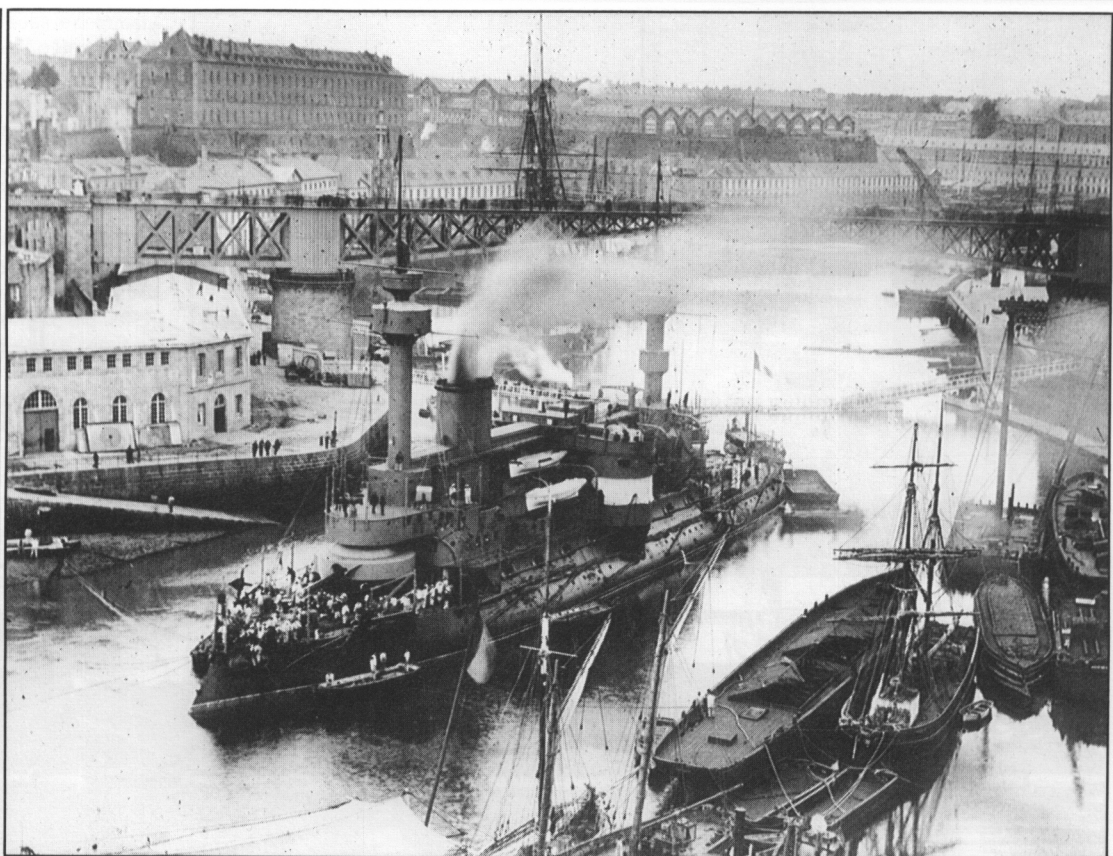
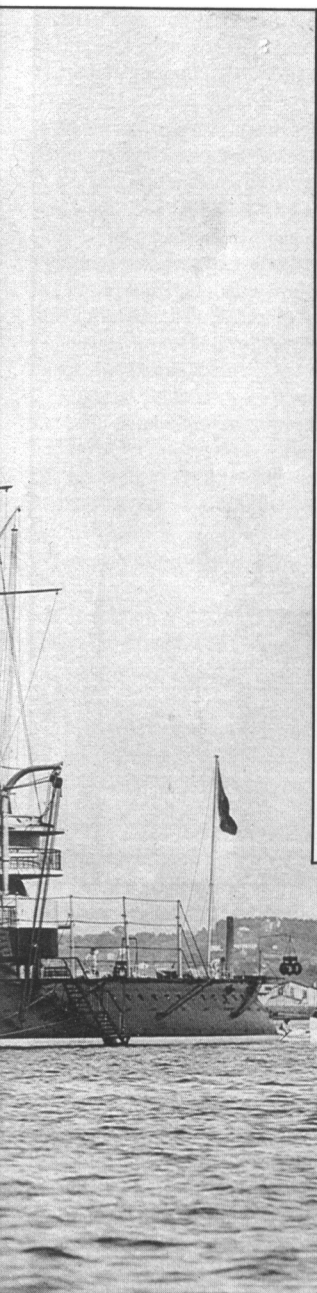
Indépendamment du fait déjà signalé que la plage avant était envahie par la mer à grande vitesse, ainsi qu'au moindre clapot, on reprochait au *Hoche* le fardage excessif de ses superstructures. Si nous nous référons aux études successives et aux plans publiés ici, on peut estimer toutefois que la responsabilité de l'ingénieur Huin dans cette situation était peu engagée. Mais à force de vouloir toujours ajouter ceci ou cela, on était arri-

vé ainsi à cette silhouette un peu monstrueuse, qui fit qualifier le cuirassé de « grand hôtel » par des marins quelque peu facétieux. Cette surcharge de la superstructure donnait un bras de levier métacentrique (-a) de 0,703 m seulement qui était jugé notablement insuffisant. Aussi, dès le 8 juillet 1893, le service des Constructions Navales de Toulon mettait-il à la disposition des marins du bord les « machines et appareils » permettant de transformer certains compartiments de la double coque en « Water ballast », afin de donner au commandant une possibilité de redressement en cas de voie d'eau.

Comme tous les navires de cette époque, le *Hoche* eût pas mal de problèmes avec ses chaudières, mais la chose n'atteignit jamais heu-

sement les proportions dramatiques que l'on rencontra à bord du *Marceau*. Les tubes de ces chaudières étaient en acier rabotés en cuivre rouge et fixés sur des plaques de tête en fer. On estimait que l'action corrosive de l'eau était renforcée par la présence de matières grasses en suspension et on préconisait un fréquent changement de cette eau, sans se rendre compte que bien des difficultés provenaient du couple électrochimique dû à la juxtaposition de deux métaux différents.

Dans un tout autre domaine, on peut affirmer que la manoeuvre des ancres n'était pas une sinécure sur ce type de bâtiment et plusieurs tentatives furent faites pour l'améliorer, mais sans grand succès faut-il le dire.



Le *Hoche* quittant le port de Brest, 1890.

Le Cuirassé Hoche

PAR LUC FERON

(suite du numéro 2)

Par ailleurs, le *Hoche* avait peu de stabilité de route, il s'écartait facilement du cap prescrit et lorsqu'il avait amorcé une rotation, il ne revenait pas automatiquement en ligne droite quand la barre était remise à zéro.

Le fait que l'artillerie moyenne était située dans une batterie dépourvue de toute protection constituait indiscutablement un point faible, ainsi que les énormes constructions baptisées « donjon » (sic) qui surplombaient les grosses tourelles ; on craignait à juste titre leur effondrement en cas de combat, effondrement qui aurait inmanquablement entraîné le blocage de la tourelle et la diminution très sensible de la puissance de feu.

Enfin, les blockhaus pour le commandement, au

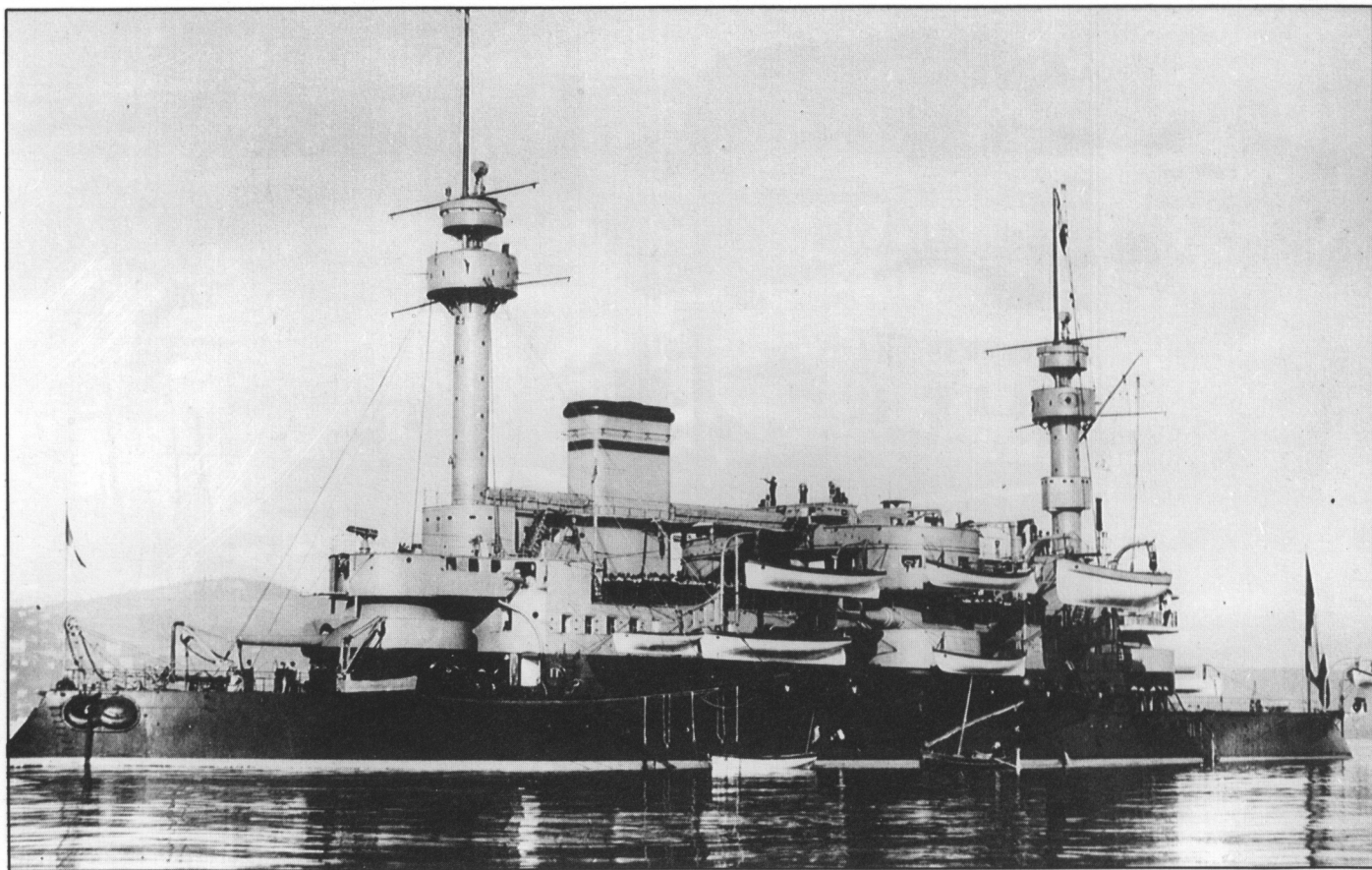
nombre de deux, étaient jugés trop petits, encombrés, mal protégés et mal situés.

Le capitaine du vaisseau Nabona, qui avait été chargé de suivre les travaux d'achèvement du cuirassé, avait pris le commandement de celui-ci le 15 juillet 1889 ; il effectua ainsi la longue série d'essais, mais ne devait pas commander longtemps le bâtiment en escadre, puisqu'il fut remplacé dès le 10 février 1891, par le capitaine de vaisseau Boutet.

Sous le commandement de ce dernier, le navire allait avoir une vie très active. Portant le pavillon de l'amiral Dorlodot des Essarts, il briqua la Méditerranée en long et en large pendant deux ans sans incident majeur, hormis le jour où il aborda le paquebot *MARECHAL CANROBERT* et le

coula d'un coup de son redoutable éperon. L'abordage eut lieu le 7 juillet 1892, alors que le cuirassé effectuait, avec l'escadre, des manoeuvres d'évolution au large de Marseille. Le paquebot, qui appartenait à la Compagnie Générale Transatlantique, avait été construit à Greenock en 1873 et jaugeait 1252 Tx. Il faisait le service régulier entre Marseille et Bône, et c'est au retour d'une de ces traversées que l'accident se produisit. Selon un rapport de l'époque, « ... le bâtiment allait de Bône à Marseille avec 111 passagers, lorsqu'à 6 h 37 il fut éventré par le *Hoche*. Celui-ci était le dernier à droite d'une escadre de 9 unités faisant route vers l'est.

Trompé par l'opacité des fumées émises par les navires de guerre, le capitaine Dor avait pensé pouvoir



Le Hoche, premier état.

passer devant l'escadre. L'ancre tribord du Hoche, fortement engagée dans la coque du Maréchal Canrobert le maintint heureusement à flot et permit l'évacuation presque totale des passagers ; deux soldats et trois enfants furent portés manquants. A 6 h 45, le paquebot coulait. »

Ainsi, contrairement à ce qui est cité dans la monographie de l'A.A.M.M., ce n'est pas 107 victimes, mais bien 5 qu'on eut à déplorer à la suite de cette catastrophe.

Le commandant Boutet se vit déchargé de toute responsabilité dans cette affaire par la commission d'enquête présidée par le contre-amiral Buge. Par la suite, le Conseil d'Etat jugea : « ... qu'en admettant que les dispositions du règlement de 1884 soient applicables au cas où un bâtiment isolé rencontre une escadre effectuant des manoeuvres d'ensemble, et dont les diverses unités n'ont pas la liberté de leurs mouvements, les dispositions, aux termes même du règlement, doivent être interprétées en ce sens qu'il doit être tenu compte de tous les dangers... Or le capitaine du paquebot, rencontrant une escadre de 14 bâtiments aurait du tenir compte des circonstances particulièrement dangereuses dans lesquelles il se trouvait placé... ».

Le commandant Boutet, dans le rapport figurant dans son devis de campagne devait préciser par ailleurs :

« ... Le Hoche a selon moi trois défauts.
- Le premier réside dans la longueur et la difficulté de manoeuvres d'ancre par beau temps ; il faut 12 à 15

minutes pour porter l'ancre de l'écubier à son poste sur les mouilleurs. Par mauvais temps, l'opération est très délicate, voire dangereuse, et exige toujours que l'on se mette vent arrière.

- Le deuxième défaut est dans la lenteur du renversement de marche des machines.

- Enfin, les écubiers devraient être modifiés de manière à ne pas laisser entrer autant d'eau lorsqu'une ancre est mouillée et que le temps force à tenir la seconde au mouillage. »

Le 17 février 1883, le capitaine de vaisseau Rouvier prenait le commandement du cuirassé et l'amiral Le Bourgeois hissait sa marque à bord. Le Hoche allait continuer, jusqu'en septembre de l'année suivante, ses mouvements en Méditerranée avec la 2^e escadre. C'est au cours d'un périple dans le Levant, en avril 1894, que des essais furent conduits à bord afin de tester l'efficacité de la nouvelle ancre sans jas proposée par Marrel, à l'inspiration des ancres anglaises du type Hall. Ces essais, qui devaient préciser les facilités de manoeuvre susceptibles de découler de l'adoption de ce nouveau matériel, ne furent pas concluants pour des raisons qui seront exposées ultérieurement.

A la fin de son commandement, le commandant Rouvier devait donner du cuirassé l'appréciation suivante : « ... Dans les gros temps que l'on rencontre habituellement dans la Méditerranée, le Hoche est en état de tenir la mer et de faire route dans de bonnes conditions tant que la houle ne vient pas de sept

quarts de l'avant, la plage s'élève bien à la lame et ne roule pas. Mais si la mer vient de l'avant, la plage est soumise à une très grande fatigue, on la voit s'affaisser sous le choc des lames ; il faut diminuer la vitesse et prendre la cape.

La construction des plages du Hoche n'offre pas des garanties de solidité suffisantes. Afin de mieux résister au souffle des canons de 34 cm, on a laissé aux baux toute leur élasticité ; il n'y a pas d'épontilles ni de liaison d'aucune espèce avec le pont cuirassé. Au point de vue de la navigation, c'est un défaut capital qu'il serait bon de faire disparaître au plus tôt ; j'estime que dans les mers de l'océan (sic), le bâtiment serait très exposé. La plage avant présente actuellement en son centre un affaissement de 4 cm. Les moyens dont dispose le Hoche pour lutter contre l'envahissement de l'eau dans le pont principal sont absolument insuffisants.

Les appareils de relevage des ancres sont très défectueux, on doit les améliorer. Par beau temps la manoeuvre est toujours très lente ; avec de la houle elle est délicate et même dangereuse. »

Nous avons déjà signalé que l'artillerie moyenne du Hoche, composée de 18 pièces de 138,8 mm modèle 1881, avait été jugée périmée dès la mise en service, et qu'il avait été prévu de procéder à son remplacement aussitôt que des pièces plus modernes à tir rapide seraient disponibles. Aussi, le 5 septembre 1894, le contre-amiral Le Bourgeois transféra son pavillon à bord du Magenta, récemment entré en service. Le Hoche, mis à ef-

fectifs d'essai quitta Toulon le 8 sous le commandement du capitaine de vaisseau Le Bourgne de Kerambosguer pour rallier Brest où il arrivera le 17.

Il fut mis en réserve à partir du 23 et l'arsenal s'empara de lui pour une première refonte. Celle-ci devait essentiellement consister dans le remplacement des canons de 138,8 par celles du modèle 1884 à tir rapide, mais cette modification devait entraîner bien d'autres et le cuirassé allait rester indisponible jusqu'en avril de l'année suivante. On s'était rendu compte en effet, qu'avec la nouvelle artillerie le navire serait en surcharge de 566 tonnes. On envisageait dès lors de modifier seulement les 4 pièces du spardeck, mais après moult discussions, on se résolut à supprimer 6 canons de la batterie et à réaliser un certain allègement, notamment au niveau de la superstructure. Un premier projet dans ce sens fut établi dès le 17 septembre et comportait :

- la suppression d'une ancre de veille de type Marrel
- la réduction à 24 du nombre de maillons de chaîne de 60 mm (15)
- la suppression de 2 bittes d'ancre de veille
- le débarquement des filets « bullivan »
- la diminution du nombre de coups des pièces de 340 et de 274,4 mm
- la suppression éventuelle des donjons situés au dessus des quatre grosses pièces.

Un document plus définitif devait être approuvé le 8 janvier 1895 par le Conseil des Travaux ; il modifiait également l'artillerie légère et admettait la suppression des donjons avant et arrière et la modification des donjons milieu, mais surtout il décidait la suppression du mât militaire arrière et son remplacement par un simple mât de signaux. Le détail de la modification de l'artillerie légère sera donné plus loin.

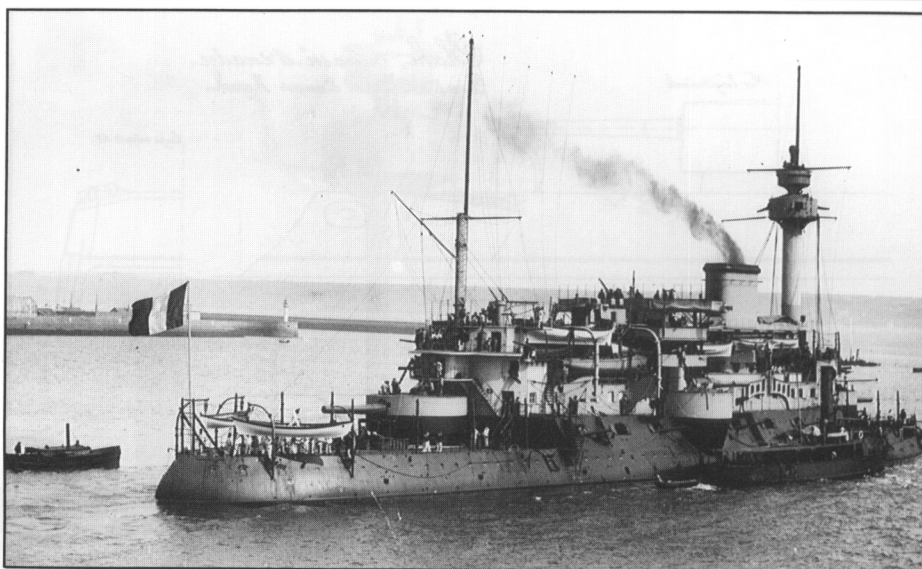
Le Conseil des Travaux devait revenir peu après sur le problème des modifications du *Hoche* et prendre position au sujet de deux propositions qui avaient été faites par le port de Brest. La première visait à l'installation d'un pavois pour éviter l'envahissement par la mer de la plage avant, et la seconde à modifier la disposition des appareils de mouillage afin de rendre la manoeuvre des ancres plus aisée. Dans sa séance de 26 février 94, on note :

« ...Il n'y a pas lieu d'adopter la proposition du port de Brest, d'installation d'un pavois sur l'avant et de la modification des appareils de mouillage.

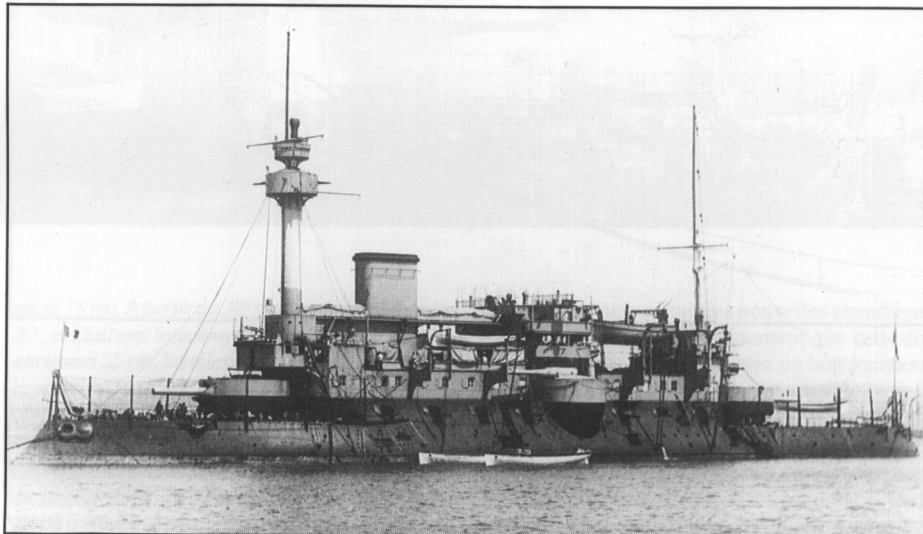
- Par contre, l'adoption de l'ancre Marrel est admise dans la situation proposée, c'est à dire à plat pont dans un décrochement. »

Faut-il le préciser, cette dernière mesure se révéla totalement inefficace en l'absence de l'adaptation de la ligne de mouillage, et les commandants successifs proposeront régulièrement des améliorations. Précisons dès à présent qu'il faudra attendre la construction du *Bouvet* pour voir apporter une solution rationnelle au problème des lignes de mouillage.

Le 29 avril 1895, refonte terminée, le *Hoche* est admis en rade pour procéder à la régulation de ses



Ci-dessus et ci-dessous : le *Hoche*, deuxième état.



compas et aux premiers essais avant remise en service. Le 10 mai suivant, il entre en armement définitif et est affecté à l'escadre du Nord, sous le commandement du capitaine de vaisseau Foret. Il porte dès ce moment, le pavillon du contre-amiral Ménard, commandant la 2^e division de l'escadre.

Les nouvelles dispositions de l'artillerie, suite à la modernisation, étaient les suivantes :

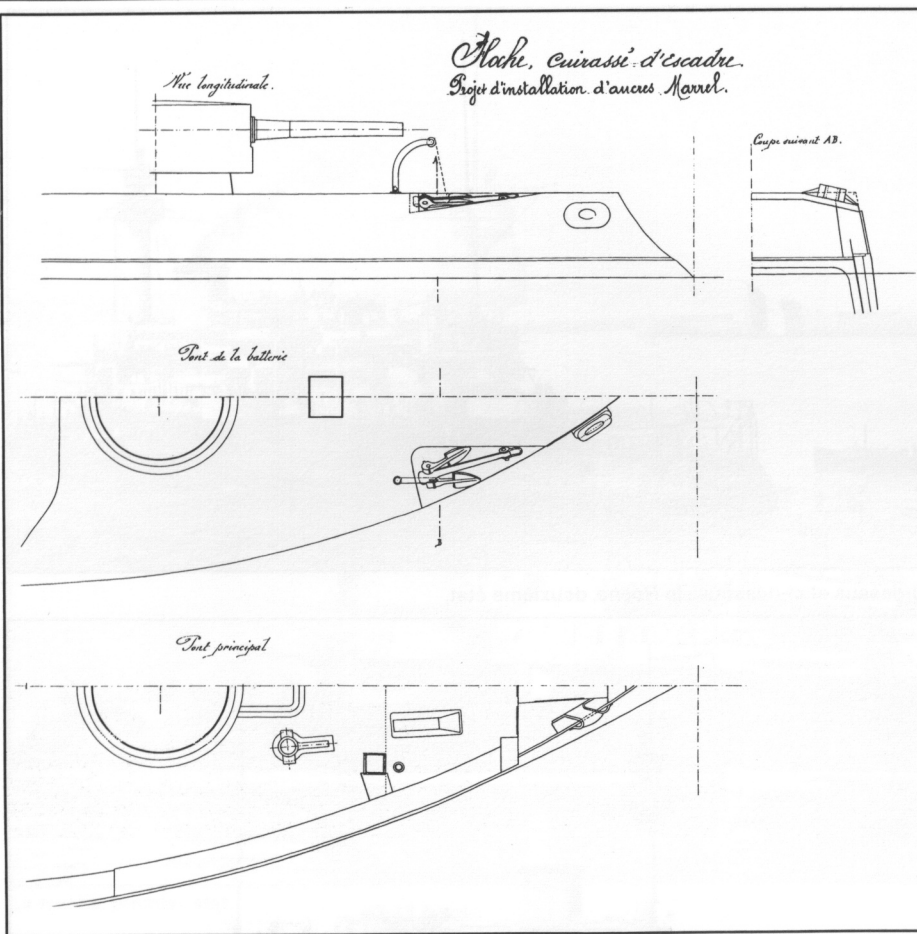
- Aucun changement à l'artillerie principale de 340 et de 274,4 mm
- 8 pièces de 138,8 mm à tir rapide, modèle 1884 dans l'ancienne batterie
- 4 pièces identiques en casemates aux quatre angles de la superstructure
- 2 canons de 65 mm à tir rapide sur les côtés de la passerelle avant, et 1 canon revolver de 47 mm au centre de celle-ci
- 2 canons de 65 mm à tir rapide sur les côtés de la passerelle de l'arrière, 1 canon de 47 à tir rapide et 2 canons revolver de 37 au centre de celle-ci

- 4 canons de 47 mm à tir rapide et 8 canons revolver de 37 mm par le travers, répartis symétriquement à babord et à tribord

- 4 canons de 47 à tir rapide dans la hune du mât militaire avant

Rappels que les transformations réalisées lors de la refonte avaient conduit à la suppression du mât militaire arrière, ainsi que des fameux « donjons » qui surplombaient les quatre grosses tourelles. Des superstructures fermées plus réduites, de forme rectangulaire à coins arrondis et présentant encore un certain porte-à-faux au-dessus de ces tourelles subsistaient néanmoins comme on pourra le constater à l'examen des deux photographies ci-dessous.

En juin 1895, le *Hoche* accompagné du croiseur cuirassé *Dupuy de Lome*, représentait la France lors de l'inauguration du canal de Kiel, reliant la Baltique à la mer du Nord. Le Kaiser Guillaume II avait convié toutes les nations possédant une marine à assister à cet événement. On raconte qu'en voyant passer le *Hoche* il ne put s'empêcher de



s'exclamer : « Quelle belle cible... ». Bien que l'anecdote ne soit pas absolument vérifiée historiquement, elle est cependant plaisante à évoquer.

Après son retour en escadre, le cuirassé passe sous le commandement du capitaine de vaisseau Fauque de Jonquières à dater du 6 juillet, tout en continuant de porter la marque de l'amiral Ménard. Pendant cette période, la question de la manoeuvre des ancres revient à nouveau à l'ordre du jour. Rappelons que le Conseil des Travaux avait simplement décidé l'installation d'ancres Marrel à plat pont.

Le commandant de Jonquières adressera à ce sujet une note très intéressante aux services des Constructions Navales ; on peut y lire notamment :

« Le Hoche est muni d'écubiers percés dans une partie du bâtiment qui n'a pas de dalots d'évacuation à l'extérieur. Or, ils sont très rapprochés de la flottaison et complètement noyés lorsque le navire navigue et que la mer envahit la plage avant. Ils sont également noyés au mouillage lorsque la mer est grosse. Le Hoche est pourvu de 2 ancres Marrel, mais ces ancres de tenue inférieure ne sont pas bien utilisées. Les navires de commerce qui les ont adoptées bénéficient des commodités que présente leur emploi. Les verges de ces ancres sont remontées par la chaîne elle-même dans des manchons qui ne laissent que les pattes de-

hors. Elles se trouvent ainsi toutes saisies pour la mer et en même temps toutes prêtes à être mouillées. Il est infiniment regrettable qu'on n'ait pas profité à bord du Hoche de ces facilités... ».

Comme nous l'avons déjà signalé, il faudra attendre la construction du *Bouvet* pour voir appliquer cette disposition qui nous paraît aujourd'hui si évidente. Nous aurons l'occasion de revenir sur cette question lors de l'étude de de dernier bâtiment.

À la fin de l'année 1895, le cuirassé entre à l'arsenal de Brest pour y subir divers travaux qui dureront jusqu'au 16 janvier 1896 et n'affecteront pas sensiblement sa silhouette.

Le 31 janvier suivant, le Commandant de Jonquières est remplacé par le capitaine de vaisseau Massé. À la fin du commandement de l'amiral Ménard le 2 janvier précédent, le *Hoche* était devenu bâtiment amiral de l'escadre du Nord, et le vice-amiral Regnault de Premesnil avait transféré à son bord son pavillon. Le seul événement marquant de cette période est la participation aux fêtes franco-espagnoles qui eurent lieu en juin et virent l'escadron accomplir un voyage sur les côtes d'Espagne, visitant notamment les ports de Vigo, La Corogne et Le Ferrol.

Au cours de cette année 96, on se préoccupe sérieusement de l'état des chaudières qui commencent à donner des signes évidents de fatigue. Une

note des Constructions Navales précise à ce sujet que la durée de vie de ces chaudières ne dépassera pas le milieu de l'année 1898 et qu'il est donc nécessaire de se préoccuper dès ce moment de la commande d'un nouvel appareil évaporatoire.

On parle pour la première fois de l'adoption d'un « système multitubulaire », vocable attribué à l'époque aux nouvelles chaudières à tubes d'eau.

Il y aura encore de nombreux échanges de notes à ce sujet, mais le 3 novembre, une décision est prise : les nouvelles chaudières seront du système Delaunay Belleville et porteront :

- 2 groupes de 4 générateurs de 9 éléments de 2,200 de large et 7 étages de tubes de 115 mm de diamètre extérieur
- 2 groupes de 4 générateurs, 2 de 10 et 2 de 9 éléments de 2,200 de large et 7 étages de tubes de 115 mm de diamètre également.

La livraison est prévue à Brest en novembre 1897 et le montage à l'arsenal de Cherbourg.

Une question qui sera discutée également pendant cette période est celle du nouveau mât arrière jugé insuffisant. Rappelons que le mât militaire arrière avait été supprimé lors de la refonte de 1894. On trouvait déjà dans le rapport de l'inspection générale du 4 septembre 1895 une première remarque à ce sujet :

« ... Ce mât qui n'est autre que l'âme de l'ancien mât militaire est trop court de plusieurs mètres, les signaux hissés à la vergue sont en partie masqués par la superstructure... »

Il faudra toutefois de longues discussions et attendre le mois de mai 1897 pour que la décision soit prise d'allonger le mât arrière.

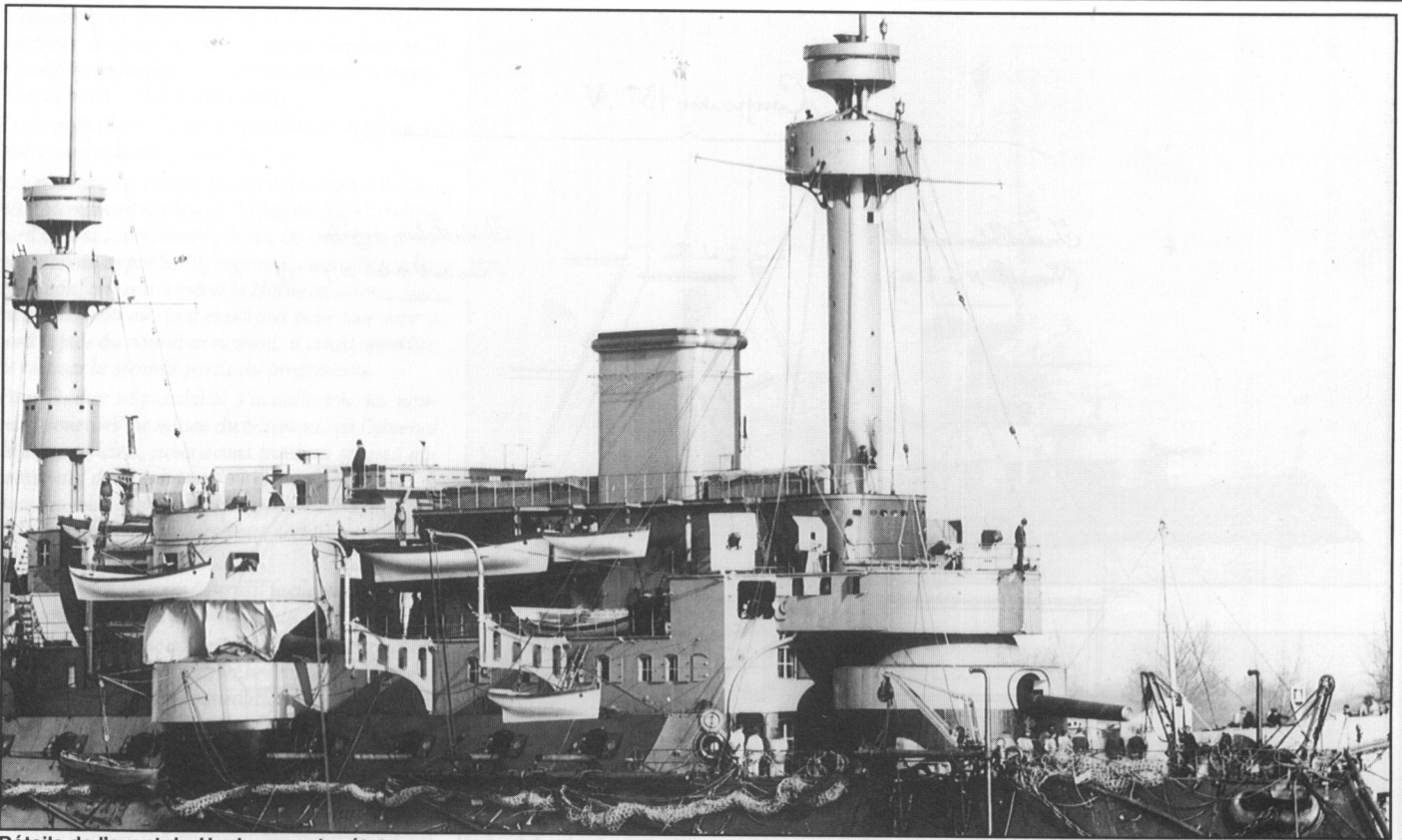
Le 1^{er} novembre 1896, le Commandant Massé est remplacé par le Capitaine de vaisseau Boué de Lapeyrière, le futur amiral. Dans son rapport de fin de campagne, le premier devait noter :

« ... Au point de vue nautique, le *Hoche* rentre dans la catégorie des cuirassés dont la stabilité initiale est trop faible. Il ne roule donc pas ou du moins très peu. Mais son avant, insuffisamment élevé, disparaît sous la lame à chaque coup de tangage, dès que la brise fraîchit. Le même fait se produit aux grandes allures, même par mer plate ; le volute s'élève alors jusqu'à hauteur des chandeliers du garde-corps de la plage avant... »

La capitaine de vaisseau Boué de Lapeyrière devait assumer le commandement jusqu'au 15 octobre 1897. Pendant cette période, le *Hoche* restera bâtiment amiral de l'escadre du Nord et portera la marque du vice-amiral Parrayon.

Le 2 mars 1897, devant entrer en cale sèche à Cherbourg, il fut malencontreusement poussé par la fausse manoeuvre d'un remorqueur et heurta violemment un angle du quai. Cet accident nécessitera près de deux mois de réparations. Il sortira de l'arsenal fin avril et accomplira en juillet une croisière dans le golfe de Gascogne. Le 18 août suivant, il se rendra à Dunkerque avec l'escadre pour saluer le Président Félix Faure qui embarquait sur le *POTHUAU* pour son fameux voyage à Cronstadt et Saint Pétersbourg.

Le Capitaine de vaisseau Kiesel prit le comman-



Détails de l'avant du *Hoche*, premier état.

dement du cuirassé le 15 octobre, et à la même date, le vice-amiral Barrera, nouveau commandant en chef de l'escadre du nord, y hissa sa marque. Les navigations habituelles sur les côtes de Bretagne furent marquées le 13 mai 1898 par un incident qui aurait pu avoir des conséquences dramatiques. Lors de la rentrée en rade de Quiberon, le *Hoche* toucha une roche inconnue dans le passage de la Teignouse ; sa coque reçut des avaries déterminant des voies d'eau qui purent être aveuglées par des paillets « Makaroff » (16) et par le cimentage des fonds. On put le ramener à Brest où il fut mis en réserve le 25 mai. Après passage au bassin, on put relever les dommages qui étaient sérieux ; le rapport établi à cette occasion précise :

Trois blessures ont été constatées sur la carène : la première à tribord avant, la seconde vers le milieu, et la troisième à babord arrière. Le navire a touché par tribord avant entre la 1^{re} et la 2^e lisse, à la hauteur du 37^e couple avant. Les virures du bordé ont été déformées, ainsi que le galbord, les couples et la première lisse. La plus grande déformation présentait un renforcement de bordé de 8 cm.

Le navire poursuivant sa route a touché à nouveau dans la région milieu où le bordé a été fortement déformé et plusieurs tôles déchirées. La fausse quille était arrachée et rejetée de 25 cm sur babord, ses cornières faussées et cassées. Le rivetage de pied de quelques cloisons étanches était ébranlé, mais le vaigrage avait résisté sans subir de déformation.

Le renforcement maximum de la tôle de la carène s'est produit entre le 10^e et le 11^e couple avant et attei-

gnait 15 cm. À partir du 16^e couple arrière, jusqu'au 30^e, existait une troisième blessure ; le renforcement atteignait 35 cm, les tôles des couples et celles de la 1^{re} lisse étaient faussées, les cornières tordues et dérivées et la tôle du vaigre déchirée. Enfin, l'hélice babord avait une aile faussée et son extrémité écornée.

Les réparations ont entraîné l'enlèvement et la repose de 15 000 rivets. Le bâtiment est entré au bassin à Brest le 4 juin et est sorti le 9 juillet ».

Après ces réparations, le *Hoche* est conduit à Cherbourg où il arrive le 21 juillet pour y subir la refonte prévue de son appareil évaporatoire. Nous avons vu que cette refonte devait consister essentiellement dans le remplacement des huit chaudières cylindriques, type "amirauté", par seize chaudières à tubes d'eau de type "Belleville". Le détail des modifications est repris au plan ci-dessous qui montre également l'ancienne disposition.

Les nouvelles chaudières produisaient de la vapeur à la pression de 16 kg/cm² qui était ramenée à 11 kg/cm² au moyen d'un détenteur. On mesure bien là le progrès réalisé en peu de temps dans ce domaine. La nouvelle pression, bien que réduite, avait néanmoins conduit à diminuer le diamètre des cylindres à haute pression de la machine ; celui-ci allait ainsi passer de 1,14 m à 0,890 m seulement.

Le remplacement des chaudières devait entraîner pour conséquence une profonde modification de la silhouette du cuirassé. D'après le projet publié ci-dessus, on avait tout d'abord prévu de faire évacuer les fumées par la cheminée existante.

Le constructeur des nouvelles chaudières réalisa toutefois assez rapidement que cette solution serait incompatible avec un bon fonctionnement et la solution finalement adoptée verra la disposition de deux cheminées installées côte-à-côte.

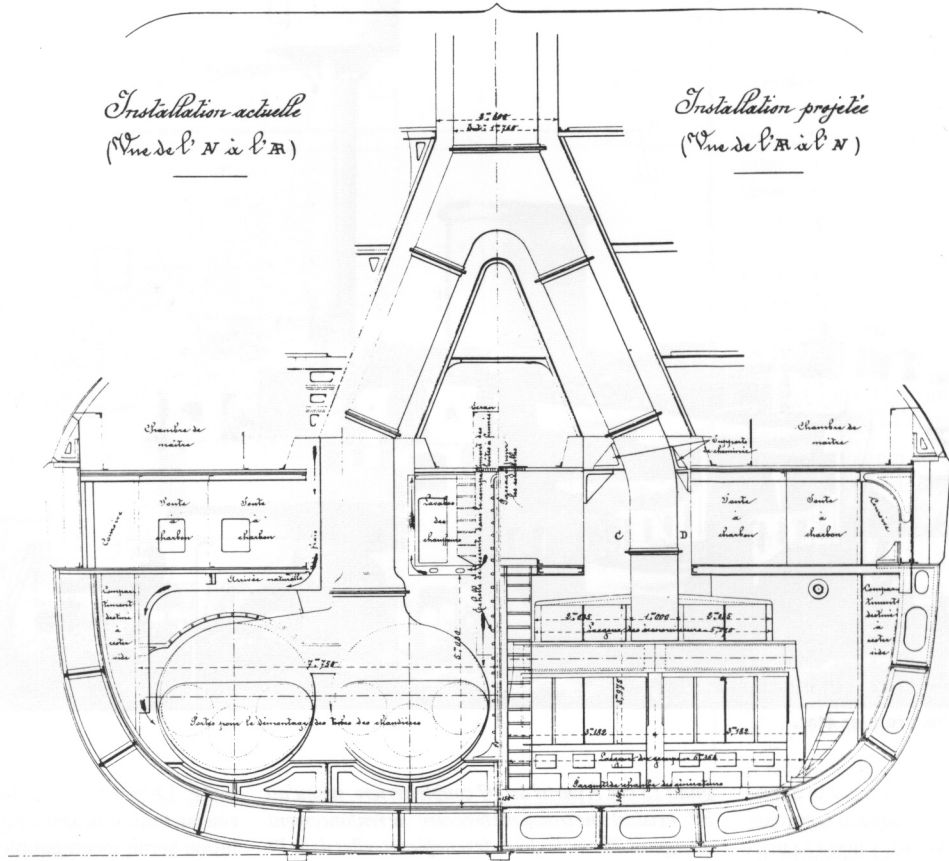
Les travaux allaient durer près de deux ans ; en sus du changement de l'appareil évaporatoire, on envisagea une nouvelle modification de l'artillerie. Parmi les diverses propositions qui furent faites, la plus radicale, et qui fut étudiée très sérieusement, consistait dans le remplacement des deux tourelles latérales de 27 cm par quatre tourelles doubles de 164,7 mm. La première note relative à cette transformation est datée du 13 septembre 1898 et signée de l'ingénieur Dupont. Cette proposition est soumise à l'ingénieur Huin le 24 octobre suivant et approuvée sans réserve de sa part. A cette époque celui-ci porte le titre de "Directeur des constructions navales adjoint à l'Inspection Générale du Génie Maritime".

Dans cette note, on peut lire notamment :

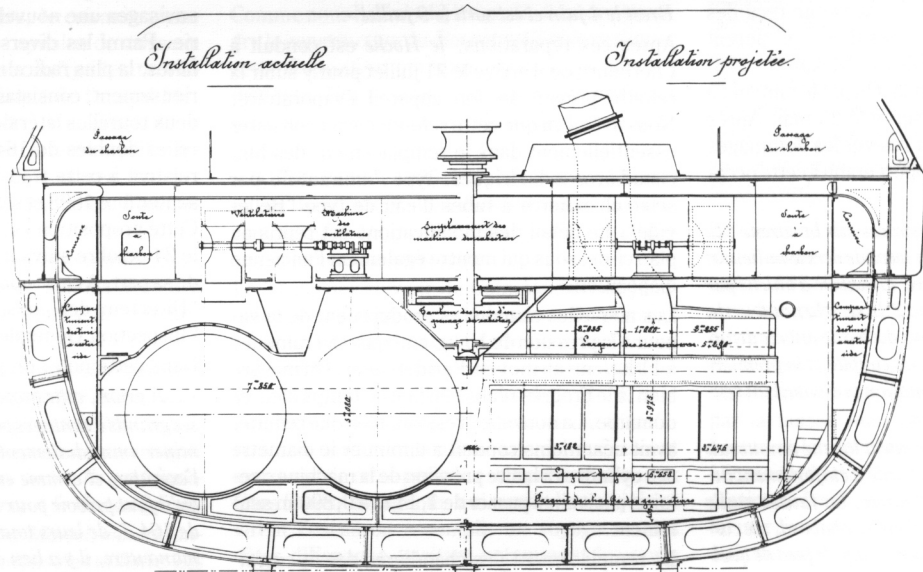
« ... A priori, cette proposition a paru présenter d'assez grands avantages pour qu'il fût nécessaire d'examiner immédiatement sur place la possibilité de l'exécuter, et comme en raison du délai assez long qu'il faut prévoir pour la construction des 8 canons de 164,7, de leurs tourelles et de leurs appareils de manœuvre, il y a lieu de penser que les travaux actuels pourront être terminés longtemps auparavant, il fallait étudier un programme consistant :

1) à entreprendre pour l'instant que les travaux nécessaires pour le changement des chaudières et pour

Coupe au 13^e A.



Coupe au 6^e A (Vue de l'R à l'N)



Coupes montrant à gauche l'installation d'origine, et à droite l'installation après modification.

descendre d'un étage les pièces de 138,6 des superstructures, en dirigeant ces derniers de manière qu'il n'y eut plus à y revenir quand on attaquerait la transformation de l'artillerie des flancs ;

2) à commander le plus tôt possible les 8 pièces de 164,7 mm et leurs 4 tourelles ;

3) à n'exécuter le travail de coque correspondant que juste au moment voulu pour ne pas retarder la mise à bord de tout le nouveau système. De cette façon, dès que la première partie du programme aurait reçu son exécution, on ferait rentrer le Hoche en service, jusqu'au moment où, tout étant prêt pour une mise à bord rapide du nouvel armement, il serait opportun de réaliser la seconde partie du programme.

Pour étudier la possibilité d'installation des nouvelles tourelles au milieu du bâtiment, en l'absence de plans officiels, nous avons tracé un schéma approximatif de ce que pourrait être cette installation avec des tourelles que nous supposons analogues à celles récemment étudiées pour certains croiseurs. (17).

D'après ce schéma, on pourrait facilement disposer les tourelles dans la partie centrale...

Nous pouvons donc admettre comme acquise la possibilité de cette modification heureuse du Hoche et proposer d'en mettre immédiatement en main les études définitives... ».

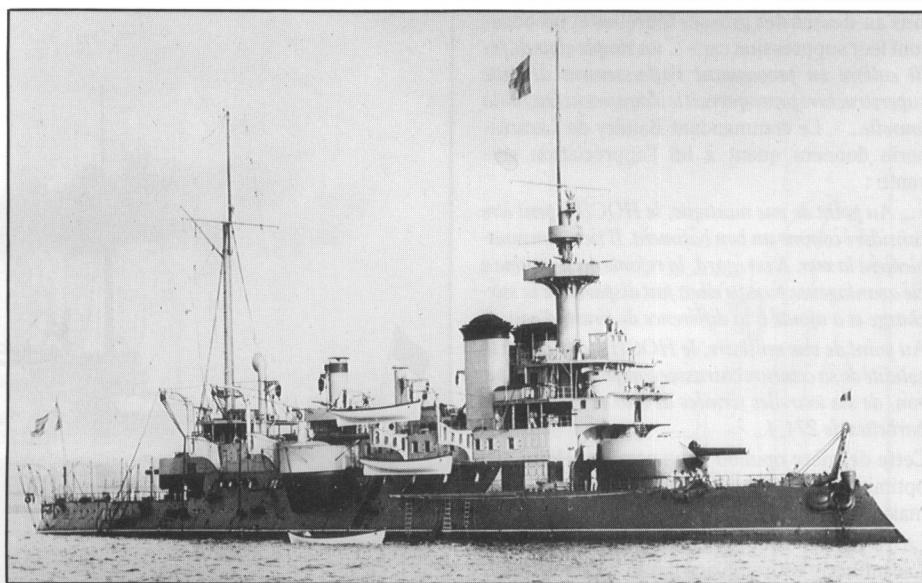
Le 4 novembre suivant, on note l'accord du chef d'état-major général qui suggère, en outre, d'étudier la possibilité de remplacer les 138 de la batterie par des 164 en casemate afin d'uniformiser le calibre.

Dans la note figurant à l'appui du projet définitif de refonte et datée du 21 décembre, on trouve toujours la mention de ces tourelles doubles de 164,7. Toutefois devant les délais importants nécessités par cette éventuelle réalisation, il est prévu, comme le suggérait monsieur Huin, une modification limitée comportant les travaux suivants :

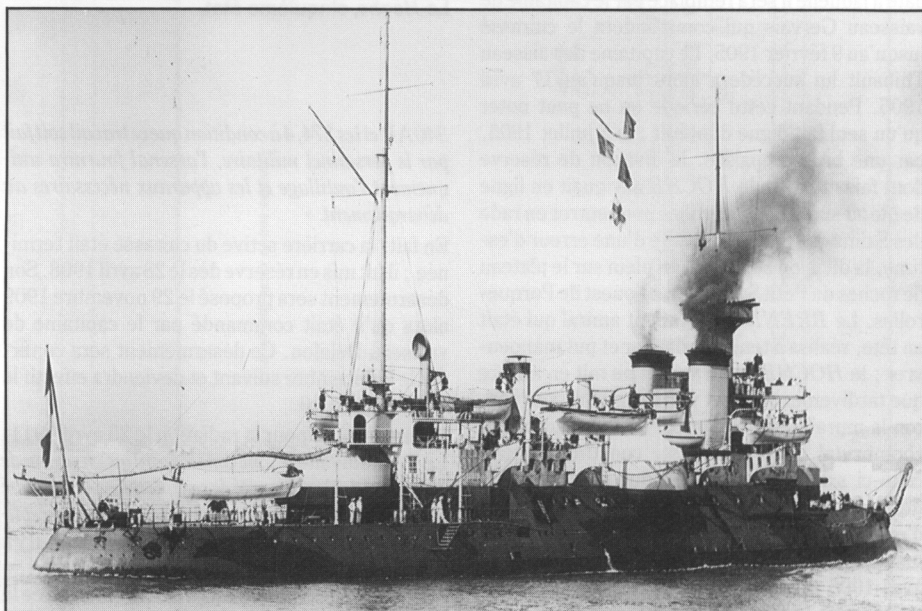
- les 4 canons de 138,6 des donjons seront installés sur les gaillards et sans masques. La batterie comportera toujours 8 canons de 138
- les 2 blockhaus existants seront remplacés par celui prévu pour le *Furieux* et placé à l'avant
- la mâture sera modifiée

Le placement des chaudières à bord commencera à partir du 18 janvier 1899 et se poursuivra sans aléas notables mais avec une sage lenteur, de sorte que l'on pourra effectuer le 31 mars 1900 l'essai préliminaire de vaporisation. Celui-ci sera suivi le 27 avril de l'essai officiel de vaporisation et le 5 mai de l'essai à tirage forcé. Le 23 mai le cuirassé appareillera pour les essais en mer. Le premier août suivant a lieu un essai en route libre et le 21 un essai de quatre heures à toute puissance qui permet d'atteindre la belle vitesse de 15,95 nœuds.

Les essais vont se poursuivre pendant toute l'année et ne prendront fin qu'en janvier 1901. Pendant toute cette période on reparlera régulièrement de la modification de l'artillerie et de l'installation de ces fameuses tourelles doubles de 164,7. Une nouvelle variante sera même étudiée avec des tourelles semblables à celles pré-



Le Hoche, troisième état.



Le Hoche, quatrième état.

views pour l'artillerie moyenne des cuirassés de type PATRIE alors en projet. Faut-il le préciser, aucune de ces études ne recevra jamais le moindre début de réalisation, et la refonte envisagée sera reportée d'année en année jusqu'à ce que quelqu'un fasse remarquer, à juste titre, que cet important travail ne se justifiait plus sur un bâtiment quelque peu périmé.

La période d'indisponibilité du cuirassé pour le remplacement des chaudières avait vu se succéder à bord quatre commandants. Le commandant Kiesel passa le commandement au capitaine de frégate Cotigny à partir du 26 juillet 1898 et celui-ci le cédera le 1^{er} février 1899 au capitaine de frégate Le Camelier. Le capitaine de vaisseau Roberjot lui succédera le 10 août 1899 au 7 janvier 1901. C'est donc ce dernier qui conduira la quasi totalité des essais et participera avec le cuirassé à

la grande revue navale passée à Cherbourg le 19 juillet 1900 par le Président Loubet.

En décembre de cette même année, le HOCHÉ avait été à nouveau affecté à l'escadre du Nord, mais il ne la ralliera que le 11 janvier 1901 sous le commandement du capitaine de vaisseau Baudry de Lacantinerie. A partir de ce moment, il effectue avec elle diverses croisières sur les côtes de Bretagne. En juillet, l'ensemble des bâtiments gagne la Méditerranée pour participer aux grandes manoeuvres d'été ; à l'issue de ces manoeuvres, le HOCHÉ rejoint Toulon et est affecté à la division de réserve de l'escadre de la Méditerranée. Il reprendra alors ses navigations sur les côtes de Provence comme au temps de sa jeunesse, mais d'une façon moins active.

Tous les commandants continueront à critiquer les superstructures qui se trouvaient en porte-à-

faux au-dessus des grosses tourelles et proposent leur suppression car « ... un simple obus de petit calibre en provoquant l'affaissement de cette superstructure provoquerait le blocage (sic) de la tourelle... ». Le commandant Baudry de Lacantinerie donnera quant à lui l'appréciation suivante :

« ... Au point de vue nautique, le *HOCHE* peut être considéré comme un bon bâtiment. Il tient convenablement la mer. A cet égard, la refonte qu'il a subie a été avantageuse puisqu'elle a fait disparaître la surcharge et a ajouté à la différence de tirant d'eau.

Au point de vue militaire, le *HOCHE* a pour lui la solidité de sa ceinture cuirassée complète, de son épéron, de ses tourelles fermées de 340 et même de ses barbettes de 274,4... »

Cette dernière opinion nous paraît quelque peu optimiste. Heureusement le cuirassé n'eût jamais à affronter le feu de l'ennemi.

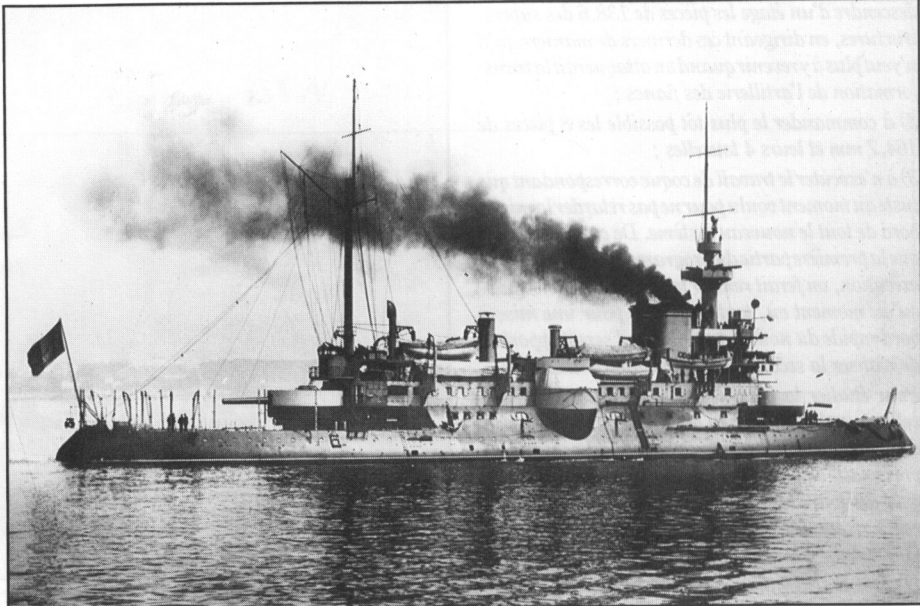
Le 15 janvier 1903, le commandant Baudry de Lacantinerie est remplacé par le capitaine Mouneyrès qui restera à bord jusqu'en octobre 1904, date à laquelle il sera remplacé par le capitaine de vaisseau Gervais qui commandera le cuirassé jusqu'au 9 février 1905. Le capitaine de vaisseau Thibault lui succédera alors jusqu'au 17 avril 1906. Pendant cette période on ne peut noter qu'un seul fait digne d'intérêt : le 5 juillet 1905, par une brume épaisse, la division de réserve dont faisait partie le *HOCHE* naviguait en ligne de file au sud de Porquerolles pour entrer en rade des Salins d'Hyères. Par suite d'une erreur d'estime, la division se dirigea en plein sur le plateau de roches du Petit Sareignet, à l'ouest de Porquerolles. Le *BRENNUS* bâtiment amiral qui était en tête, réalisa à temps le danger et put manoeuvrer ; le *HOCHE* qui le suivait ne mit en arrière que tardivement (18) et vint heurter de son épéron la muraille sous-marine. Il fut arrêté par un choc brutal, mais sa robuste constitution étala celui-ci sans autres avaries que quelques éraflures à la peinture de la coque. La commission d'enquête ne retint aucune charge contre le commandant Thibault ; celui-ci fut remplacé le 18 avril 1906 par le capitaine de vaisseau Fargues qui assumait le commandement jusqu'au 27 avril 1908. Dans son rapport de fin de campagne celui-ci devait noter :

« ... La valeur militaire de *HOCHE* est relativement d'autant plus faible que les unités modernes deviennent de plus en plus puissantes. Par suite, ce cuirassé ne peut plus figurer dans une escadre de première ligne. »

Pendant cette période on note un incident en juillet 1907 où un incendie qui fut rapidement maîtrisé se déclara dans une soute à voiles. L'enquête devait conclure à une inflammation spontanée suite à la fermentation de la peinture.

On proposa encore à diverses reprises des modifications notamment la suppression des fameux « donjons ». Le 12 octobre 1907 le vice-amiral Touchard obtint même l'accord de l'état-major, 3^e section à ce sujet, et le 6 mars 1908, le Comité Technique de la Marine, qui avait remplacé le Conseil des Travaux concluait :

« ... Il y a lieu d'enlever les donjons qui surplombent le



Le *Hoche*, cinquième état.

340AR et les 274,4 à condition que ce travail soit fait par le personnel militaire, l'arsenal fournira uniquement l'outillage et les appareils nécessaires au débarquement. »

En fait, la carrière active du cuirassé était terminée ; il fut mis en réserve dès le 28 avril 1908. Son désarmement sera proposé le 29 novembre 1909 alors qu'il était commandé par le capitaine de vaisseau Delafon. Ce désarmement sera confirmé le 9 décembre suivant et deviendra effectif le 1^{er} janvier 1910.

Il sera proposé pour la radiation le 25 avril 1911. Le 4 mai suivant, « ... ne considérant qu'en raison de son âge et de l'ancienneté de sa conception le cuirassé n'a plus de valeur militaire, et ne serait plus susceptible, même après réfection d'être envoyé au feu... », il y a lieu de rayer le *HOCHE* de la liste de la flotte... » et la décision définitive est prise et sera notifiée le 23 mai.

Pendant cette période il est laissé à l'abandon dans un coin de la darse Vauban. Condamné le 13 juin 1911, il est remis aux domaines pour être vendu le 6 juillet suivant. Comme cette opération n'était pas réalisée à la date du 21 février 1912, la marine s'intéressa de nouveau à lui et demanda d'étudier la possibilité de l'utiliser comme bâtiment cible en remplacement du *FULMINANT*. Le devis des transformations prévues fut remis le 17 juin et approuvé le 30 avec des instructions pour faire commencer le travail. Celui-ci consistait, après enlèvement de l'artillerie, dans le montage de panneaux en tôle d'une hauteur de 4 m dans l'axe des plages avant et arrière. Les travaux furent seulement terminés dans le courant de 1913.

Le *HOCHE* ne devait pas servir longtemps dans son nouveau rôle. Le 2 décembre 1913, alors que remorqué par le croiseur cuirassé *JULES MICHELET*, il servait pour la première fois de cible

à l'escadre, il fut atteint par les obus d'exercice lestés du *JAUREGUIBERRY* et du *POTHUAU* qui lui firent des dégâts décisifs. Ces deux bâtiments faisaient ce jour-là l'essai du nouveau conjugateur de tir mis au point par le capitaine de vaisseau Le Prieur.

D'après le télégramme 3939, dernière pièce figurant dans le dossier :

« *HOCHE* a coulé environ 13 milles sud pointe Ste Marguerite. Après première passe qui avait produit de nombreuses atteintes, une corvée a été envoyée pour tenter de placer des paillets » Makaroff « à tribord AV où paraissait être une voie d'eau sous flottaison. La corvée a évacué sur ordre *JULES MICHELET* et *HOCHE* a coulé après chavirement quelque temps après ».

Ce sera la seule oraison funèbre du cuirassé. ■

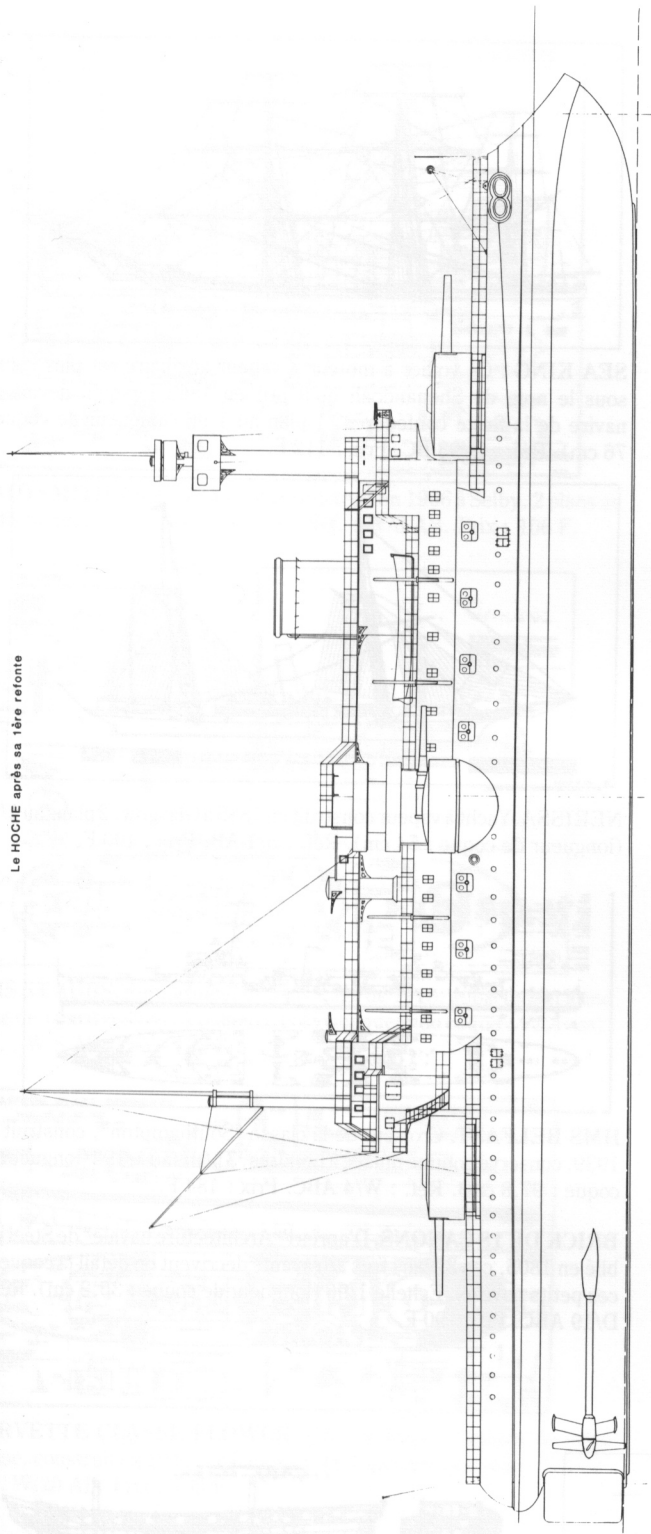
(15) Pour mémoire, un « maillon » de chaîne est un élément d'une longueur de 30 mètres.

(16) L'amiral Makaroff prit le commandement de la flotte russe à Port Arthur après l'attaque des torpilleurs japonais en janvier 1904. Les bâtiments endommagés à cette occasion furent sauvés par l'utilisation de ces fameux paillets et le nom de l'amiral resta attaché à cette technique.

(17) Il s'agit des croiseurs cuirassés de 7 700 tonnes de la classe *DESAIX*.

(18) Il faut se souvenir que cette manoeuvre était longue à réaliser à bord du cuirassé.

Le HOUCHE après sa 1ère refonte



Le HOUCHE après sa 2de refonte

