

Société

La reconstruction de l'Hermione

Edition : juillet 2002

L'Hermione, tel est le nom de la frégate sur laquelle Gilbert du

Motier, marquis de La Fayette s'embarqua à Rochefort le 21 mars 1780 pour débarquer à Boston, au bout de 38 jours de traversée de l'Atlantique et rejoindre le général Washington auquel il annonçait l'arrivée des troupes françaises de renfort.

Alors en fait ces frégates comme l'Hermione sont des bateaux pas très grands. L'Hermione, précisément, fait à peu près 50 mètres de longueur de coque, 65 mètres hors tout, c'est-à-dire avec le gréement, 11,5 mètres de large, et... c'est pas très grand, hein. Sur ce navire vivaient plus de 300 personnes, 300 hommes, parce que il fallait beaucoup d'hommes évidemment, à la fois pour la manipulation et la navigation, et également, et surtout peut-être, pour la manipulation des canons, puisque n'oublions pas que c'était quand même un navire de guerre, donc il fallait au moins 9 hommes pour faire fonctionner chaque canon.

Pas très grand à côté des gros vaisseaux de combat peut-être, mais le travail nécessaire pour construire une réplique de l'Hermione est énorme. Car on est bel et bien en train de reconstruire l'Hermione à Rochefort. Maryse Vital, déléguée générale de l'Association Hermione La Fayette, nous présente ce projet grandiose:

Je dirais que l'origine de la reconstruction de l'Hermione est très liée à Rochefort. Rochefort est un lieu qui a été créé au XVIIIème siècle, d'abord un arsenal, et puis ensuite la ville s'est créée derrière pour y construire des navires de guerre. Louis XIV cherchait un lieu sur le littoral français pour y installer son arsenal, donc Rochefort a été choisie et on a fabriqué ici pendant à peu près 250 ans à peu près 550 navires. L'Hermione est un de ces bateaux, donc c'est vrai qu'on n'aurait pas pu faire ce bâtiment ailleurs qu'à Rochefort, ça a vraiment aucun intérêt.

Donc, c'est une frégate, donc un bateau pour l'époque assez... de taille moyenne, on va dire. On faisait beaucoup plus gros, mais déjà pour nous, c'est déjà un projet de longue haleine et une aventure très complète. Donc ce qu'il faut voir un petit peu, c'est que Rochefort, dans les années 80, même dans les années 70, a commencé à réhabiliter son patrimoine maritime, en commençant évidemment par le patrimoine bâti, et tout d'abord la corderie royale. Et puis, au fil du temps, un élément manquait dans cet ensemble: c'était un navire pour expliquer la ville. Donc, voilà comment est né le projet.

En fait, l'Hermione était un navire tout juste construit qui avait fait une campagne sur les côtes françaises, pendant quelques mois, et puis, eh bien, le roi de France a dû choisir celui-là tout à fait par hasard. Aujourd'hui, nous, on met l'accent sur ce navire-là, mais c'était celui, à Rochefort, qui était disponible probablement et qui était un bateau tout neuf. Donc, le roi a dû penser que c'était le bâtiment qu'il fallait.

Alors en fait c'est vrai qu'on aurait pu choisir d'autres bateaux plus connus, sur lesquels on avait plus de documentation... mais non, on s'est pas du tout posé cette question-là, on s'est pas dit 'On va chercher dans les archives le bateau où on aura le plus de choses'. Non, on a vraiment choisi l'Hermione parce que ce navire est lié à l'histoire de La Fayette. La Fayette a utilisé ce bateau pour traverser l'Atlantique pour son deuxième voyage aux États-Unis, en 1780, et pour participer à la guerre d'indépendance américaine. Donc c'est vrai qu'il y avait une symbolique derrière ce navire, d'amitié franco-américaine. Bon... on se souvient de la phrase 'La Fayette, nous voilà!', eh bien, nous, on voudrait faire

'Nous revoilà!', si vous voulez, avec l'Hermione.

On s'est donné quand même une date butoir puisque on a commencé ce chantier il y a maintenant 5 ans, le 4 juillet 97 ... 4 juillet parce que jour de l'indépendance américaine. On s'est donné 10 ans. Donc, normalement, notre date butoir, c'est 2007, voilà. Donc, c'est à la fois loin mais très près. Donc c'est... on a encore beaucoup de travail à faire.

Le chantier, établi dans un bassin de construction comme autrefois, est immense et ouvert au public. C'est un véritable enchantement de le visiter.

Alors déjà, nous sommes ouverts tous les jours sauf le 25 décembre et le premier janvier. Donc, vous voyez qu'on a des horaires très très larges d'ouverture. Actuellement nous sommes ouverts de 9 heures à 19 heures. Généralement il y a plusieurs visites guidées par jour. L'été c'est quasiment des visites guidées en continu. Donc les gens peuvent venir aussi en visites libres. Il y a différentes passerelles de circulations qui sont organisées dans le chantier qui permettent de voir le bateau à différents niveaux de construction. Et puis il y a des petits ateliers en parallèle, une forge et un atelier de menuiserie qui fonctionnent le dimanche compris, le weekend compris, afin que le public puisse découvrir à la fois les métiers, puis éventuellement discuter aussi avec les gens qui y travaillent.

Je dirais que les techniques... bon, sont encore connues, hein, il existe différents ouvrages de références sur la construction des bateaux de ce type. Les hommes, finalement, nous les avons, pas forcément des charpentiers de marine, d'ailleurs, il y a des charpentiers de marine dans l'équipe mais il y a aussi des charpentiers qui sont généralement habitués à travailler sur des bâtiments, sur des châteaux, sur des églises, ce genre de choses. Et pour eux, finalement, c'est assez proche comme travail. C'est toujours un travail de tracé et un travail de réalisation suivant un tracé. Et en plus ils étaient finalement habitués aux grosses sections de chênes et aux grosses sections de bois, ce qui n'est pas toujours le cas des charpentiers de marine qui aujourd'hui font plutôt des petites unités. Donc finalement les hommes, on trouve, bon... je pense que si... on souhaite en ce moment augmenter un petit peu le nombre de charpentiers, c'est vrai que ça se trouve pas quand même très facilement pour avoir des très bons charpentiers, mais ça se trouve. Au niveau technique, le problème qui a peut-être été le plus compliqué, c'est plutôt la recherche des bois, parce que en fait nous recherchons des bois tords, c'est-à-dire des bois tordus, et aujourd'hui, les forêts françaises sont plutôt exploitées pour de l'arbre droit, pour faire des poutres de maisons ou de châteaux ou autres, et, un arbre qui va aller de travers, on va plutôt avoir tendance à le couper pour privilégier ses congénères qui vont pousser bien droits. Donc c'est vrai que le chêne tord n'est pas forcément une denrée très facile, à la fois à trouver et aussi à exploiter, parce que quand vous allez couper un arbre avec des branches tordues, une fois sur deux les branches vont se casser en tombant, donc il faut au préalable couper les branches, donc on a fait appel à des métiers un petit peu oubliés qui sont les éhoupeurs, des gens qui montent dans les arbres pour aller couper les branches intéressantes, puisque souvent c'étaient des branches tordues qui nous intéressaient, avant de couper l'arbre lui-même. Voilà un petit peu au niveau technique le problème jusqu'à présent le plus compliqué.

Sait-on ce qu'est devenu l'Hermione d'origine?

Oui, on sait ce qu'est devenue l'Hermione à l'origine. En fait le bateau a coulé suite à une erreur de pilotage sur le plateau du Four qui se trouve au large du Croisic, donc pas très loin d'ici, dans des eaux assez peu profondes et très balayées par le courant, par les vents, ce qui fait qu'il ne reste plus rien de la coque ou quasiment rien. Par contre il reste encore quelques éléments métalliques dont une ancre que nous irons peut-être chercher un de ces jours, mais, c'est quand même une pièce qui fait 1500 kilos, 4,25 mètres de haut, donc, il ne faut pas seulement la sortir, il faut, dans l'immédiat la traiter derrière pour qu'on évite de la voir disparaître au fil du temps.

L'Hermione a pris part à des combats navals?

Oui, oui, tout à fait. Alors, le navire est parti en 1780, est resté pratiquement 2 ans sur les côtes américaines et a participé à la guerre d'indépendance américaine. Alors, pas comme les vaisseaux qui sont les bateaux-phares du

combat naval. Quand on parle d'un combat en ligne, c'est vraiment avec des vaisseaux, donc des bateaux beaucoup plus massifs que les frégates. Les frégates c'étaient des bâtiments plus légers, plus rapides, plus maniables, qui servaient plutôt à transporter les signaux, à transporter des vivres, à aller d'un bout à l'autre des côtes pour surveiller, pour contrôler les corsaires anglais, et voilà... Donc l'Hermione a participé à plusieurs combats quand même, avec des bateaux de force similaire. On a d'ailleurs le récit complet de ce voyage aux États-Unis puisque il existe toujours le livre de bord du commandant qui s'appelle La Touche Tréville, qui a laissé heure par heure, jour par jour, un récit de ses différents combats et de ses différentes aventures sur les côtes américaines. Donc, c'est que on sait par exemple que, à un moment donné, elle a combattu contre un navire de taille à peu près équivalente et que plusieurs boulets ont traversé le bateau de part en part. On sait exactement combien il y a eu de blessés, combien il a eu de morts pendant le combat. C'est tout à fait intéressant. En fait, ça donne une idée de la vie à bord de ces bateaux qui était très, très dure.

Ce beau projet a un coût élevé, on s'en doute. Pour le mener à son terme il a fallu trouver des crédits importants. Comment?

Alors, c'est pas comment on a trouvé, c'est comment on trouve... parce que, malheureusement, nous n'avons pas le budget jusqu'à la fin de la construction, ça nous simplifierait beaucoup la tâche. En fait, l'essentiel de notre travail, c'est continuer à trouver de l'argent. Alors, je dirais que le projet a commencé essentiellement grâce aux collectivités, la ville, le département de la Charente Maritime, donc la ville de Rochefort, la région Poitou Charente, l'Europe également, par le biais des fonds de Federe, nous ont aidés au démarrage du projet. Mais aujourd'hui, dans le budget annuel, c'est à peu près 50% du budget qui est réuni grâce aux visiteurs, grâce à la billetterie, puisque ce chantier est visitable, et je dirais que avant tout c'est un lieu de visite puisque on a choisi de faire découvrir la construction de ce bateau, donc on a pratiquement plus pensé aux visiteurs qu'au chantier au départ. Évidemment aujourd'hui, il faut faire correspondre les deux; c'est pas toujours facile, pour des raisons de sécurité, entre autres. Donc, les visiteurs, on fait le chantier pour eux, pour qu'ils puissent découvrir le bois, le travail, les bateaux de l'époque, l'histoire de Rochefort, mais aujourd'hui, ils contribuent largement au financement du bateau en construction. Et puis il y a une autre part de financement grâce aux sponsors, encore peu nombreux, mais on espère développer de ce côté-là, grâce aux adhérents qui sont à peu près 4000, grâce aux produits dérivés, là aussi, il y a des perspectives de développement.

Et puis après, 'vogue la galère', pardon, la frégate!...

Je dirai qu'après cette date, l'Hermione partira normalement faire un voyage à Boston, sur les traces de La Fayette, hein, Rochefort-Boston, sur le même parcours, aller-retour, et puis ensuite, je pense que le navire ne bougera que très peu, hein, parce que ce qu'il faut voir, c'est que nous ne refaisons pas ce navire pour qu'il soit un navire à passagers. On ne pourra pas aller faire des stages à bord comme on le fait par exemple sur des bateaux en France comme Le Belem ou comme La Recouvrance. Nous avons choisi de faire un bateau le plus identique possible au précédent et de ne pas modifier complètement l'aménagement intérieur du navire pour le transformer en navire à passagers. Par contre, ce que nous avons prévu, après ce voyage ou peut-être ces voyages inauguraux, ce serait qu'il revienne à Rochefort pour être à nouveau visité par le public, cette fois-ci plus de l'intérieur, qu'on puisse parler peut-être un peu moins de construction mais un peu plus de vie à bord, et là c'est, je dirais, moi, la troisième vie de l'Hermione, après la première que nous vivons actuellement, qui est la vie de la construction, qui est la plus intéressante à mon sens, et la deuxième qui est la vie pendant le voyage.