

## LA FRÉGATE DE LA FAYETTE VA BIENTÔT NAVIGUER

Solange CONTOUR

Si, lors des prochaines vacances ou bien pendant un week-end prolongé, vous avez l'occasion de vous rendre dans la région de Rochefort, ne manquez pas de visiter son arsenal.

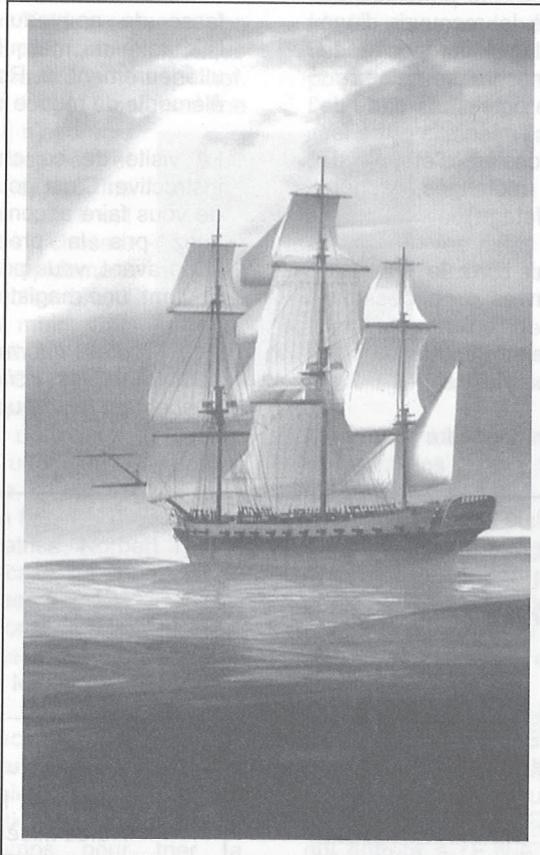
Celui-ci ainsi que la ville de Rochefort sont nés, en 1650, de la volonté de Colbert qui cherchait une base pour défendre les côtes atlantiques menacées par les incursions anglaises. L'arsenal fut, en son temps, « le plus achevé et le plus magnifique du royaume ». De très nombreux navires y ont été construits (on cite le chiffre de 550) et ceci jusqu'en 1927, date à laquelle l'arsenal fut démantelé. Ce qui en reste fait partie du patrimoine de la ville, laquelle s'efforce d'en tirer des retombées touristiques (visiter en particulier la corderie royale récemment restaurée).

L'établissement a comporté jusqu'à quatre bassins de radoub, sortes de cales sèches permettant de construire ou de réparer (radouber) les bateaux. Actuellement, il en reste deux dont la « Vieille Forme », la plus ancienne cale sèche maçonnée du monde (1669). L'autre bassin est en ce moment occupé par un bateau en cours de construction, copie parfaite d'un navire du 18<sup>ème</sup> siècle (frégate de 44,20 mètres de long, d'une largeur de plus de 11 mètres, dotée de 1.500 m<sup>2</sup> de voile répartie sur trois mâts, portant 26 canons tirant des boulets de 12 livres). Cette frégate appartenait à la catégorie de frégates dites « légères », caractérisées par leur vitesse et leur maniabilité.

Il s'agit de « l'Hermione », navire mythique car c'est lui qui a conduit La Fayette aux Etats-Unis, lors de son second voyage. On sait qu'en 1776, la rupture a été consommée entre l'Angleterre et les « insurgents », partisans de l'indépendance des colonies anglaises en Amérique du Nord. Le jeune Gilbert Motier, marquis de La Fayette, s'est porté volontaire au service de la cause américaine. En 1779, de retour dans la mère patrie, il a réussi à convaincre le roi Louis XVI et son état-major d'apporter une aide militaire et financière aux troupes du général Washington. Le 21 mars 1780, il s'est embarqué secrètement à bord de l'Hermione et, après 38 jours de mer, il est parvenu à Boston d'où il est allé annoncer au général Washington l'arrivée imminente des renforts français. Après ce voyage célèbre, l'Hermione a continué à boulinguer sur toutes les mers, participant notamment à la guerre d'indépendance américaine, et ceci jusqu'en septembre 1793, date à laquelle ce navire a fait naufrage sur un haut-fond près du Croisic (à un endroit que

l'on connaît précisément puisque l'on a pu repérer l'emplacement où gît son ancre de 1.500 kg).

Le projet de reconstruction de ce bateau est dû à un groupe de gens passionnés par le patrimoine naval (parmi lesquels on trouve l'académicien Erik Orsenna). Ceux-ci ont fondé, pour le mener à bien, l'association Hermione-La Fayette, dont les activités sont suivies et soutenues par la municipalité de Rochefort ainsi que par divers organismes se préoccupant de la préservation du patrimoine.



Les premiers travaux ont consisté à consulter de nombreux documents anciens afin de retrouver le mode de construction du bateau initial. A ce propos, on a eu la chance d'obtenir des plans établis par les Anglais ; en effet, quatre navires semblables avaient été construits dont l'un, le « Concorde », a été pris par ceux qui étaient à l'époque nos ennemis. S'agissant de bâtiments considérés alors comme présentant une haute technicité, toutes les caractéristiques en ont été relevées. L'espionnage industriel n'est donc pas une nouveauté !

Le chantier a démarré en 1997 et la frégate ne devrait être terminée qu'en 2007. Ce délai de 10 ans peut paraître bien long si l'on sait que la construction du premier navire a pris seulement onze mois. Mais, à l'époque, ce sont des centaines d'artisans, appartenant à 18 corps de métier différents, qui ont œuvré sur ce chantier (35.000 heures de travail environ), sans compter les bagnards que l'on a soumis à un travail forcé. De nos

jours, il a fallu réinventer le savoir-faire d'antan. Certes, diverses entreprises interviennent sur le chantier mais avec peu de personnel car rares sont les ouvriers capables de maîtriser les techniques anciennes.

Il y a aussi un problème de disponibilités financières : les premiers fonds ont été fournis par la ville, le département, la région et même par l'Union Européenne. A l'heure actuelle, outre les cotisations des quelque 4.000 adhérents de l'association, environ 50 % des fonds utilisés proviennent des droits d'entrée payés par les curieux qui visitent le chantier.

Il y a eu aussi quelques difficultés pour se procurer le bois nécessaire à la construction. Au 18<sup>ème</sup> siècle, il existait dans la région d'abondantes forêts de chênes et les arbres, plantés en bord de mer, étaient courbés par le vent, ce qui les rendait particulièrement propices à épouser les formes

tout en rondeurs des bateaux. De nos jours, les arbres tordus nécessaires à une telle construction sont rares et des spécialistes doivent fouiller les forêts françaises afin de repérer les arbres centenaires adaptés à cet emploi. Les plus difficiles à trouver sont ceux destinés aux « varangues », ces pièces en V qui dessinent le fond de la coque. Il faudra au total 2.000 chênes pour venir à bout de ce fantastique puzzle de plus de 400.000 pièces.

Le grand voilier est en train de prendre forme sous une bulle de plastique qui permet de maintenir une certaine hygrométrie afin que les diverses pièces, en séchant très lentement, ne se déforment pas. Des échafaudages permettent de faire le tour du bateau et ce à diverses hauteurs, si bien qu'il est possible de parfaitement visualiser les différentes parties du chantier.

Lors de notre visite, en septembre 2004, le squelette du navire était monté. On commençait à le recouvrir d'une sorte de « peau » extérieure (le bordage) composée de pièces de bois qui s'apparentent à une grosse ceinture ; ultérieurement, il devait également être doté d'une sorte de « peau » intérieure (le vaigrage) ; dans l'intervalle entre les deux séries de planches, une laine grossière d'étoupe, de filasse de chanvre et de goudron mélangés, viendra assurer l'étanchéité de la coque (le calfatage).

Il existe quatre ponts : en haut, à l'air libre, le pont des gaillards où s'effectuent les manœuvres ; en dessous, l'étage noble avec ses canons ; plus bas l'entrepont où, dans des hamacs, dort l'équipage ; enfin la cale où sont stockées à la fois les munitions et les provisions.

Les architectes navals vont devoir résoudre diverses

difficultés : comment introduire, dans les plans du navire, des commodités permettant, à des hommes de notre époque, de vivre dans des conditions de confort supportables. Il faut en particulier établir des toilettes alors qu'au 18<sup>ème</sup> siècle, si les officiers bénéficiaient à l'arrière de latrines un peu semblables à celles des châteaux-forts, les hommes d'équipage devaient se rendre sur une poutre à l'avant du bateau (on n'ose imaginer l'inconfort de la situation en cas de tempête). De même, il faudra doter le bateau de tous les instruments de navigation modernes. Peut-être même sera-t-il nécessaire d'installer un moteur afin de répondre à la législation actuelle concernant la manœuvre des voiliers dans les rades.

Il est prévu que l'Hermione, lorsque sa construction sera terminée, se rende dans différents ports de France et même d'Europe, ceci afin de se faire admirer tout en créant des animations ; il est même envisagé que cette frégate fasse de nouveau le voyage vers Boston, reprenant l'itinéraire du marquis de La Fayette. Mais elle reviendra ultérieurement à Rochefort où elle constituera l'un des éléments du musée naval.

La visite de ce chantier est à la fois intéressante et instructive. C'est pourquoi nous vous conseillons vivement de vous faire accompagner par vos petits-enfants. Si vous avez pris la précaution de bien vous documenter auparavant, vous pourrez leur administrer, sans qu'ils s'en doutent, une magistrale leçon d'histoire.

Pour toutes informations, contactez le 05.46.87.01.90 concernant les visites individuelles ou le 05.46.87.81.40 concernant les groupes.

## Hardi les gars, vire au guindeau...



1. Hardi les gars! Vire au guindeau, Good bye, farewell! Good  
 bye, farewell! Hardi les gars, Adieu Bordeaux! Hourrah! oh! Me- xi-  
 co-o-o-o! Au Cap Horn, il ne fera pas chaud, Haul away! hé! ou latch'al-  
 ler! Pour fair' la pêche au cachalot, Hal'matelot, et ho-hisse et ho!

1 - Hardi les gars ! Vire au guindeau  
 Good bye, farewell ! Good bye, farewell !  
 Hardi les gars, adieu Bordeaux !  
 Hourrah ! Oh Mexico-o-o-o !  
 Au cap Horn, il ne fera pas chaud,  
 Haul away ! hé ! ou latch'aller !  
 Pour fair' la pêche au cachalot,  
 Hal'matelot et ho-hisse et ho !

2 - Plus d'un y laissera sa peau,  
 Good bye, farewell ! Good bye, farewell !  
 Adieu misère, adieu bateau,  
 Hourrah ! Oh Mexico-o-o-o !  
 Et nous irons à Valparaiso,  
 Haul away ! hé ! ou latch'aller !  
 Où d'autres laisseront leurs os,  
 Hal'matelot et ho-hisse et ho !

3 - Ceux qui r'viendront pavillon haut,  
 Good bye, farewell ! Good bye, farewell !  
 C'est premier brin de matelot,  
 Hourrah ! Oh Mexico-o-o-o !  
 Pour border ils seront tous à flot  
 Haul away ! hé ! ou latch'aller !  
 Bons pour la fille et le couteau,  
 Hal'matelot et ho-hisse et ho !