

L'HERMIONE

L'*Hermione* est un navire de guerre français en service de 1779 à 1793. C'est une frégate de 12 (en référence au calibre de ses canons), portant 34 canons. Elle fait partie des frégates de la classe *Concorde*, construites à partir de 1777 à l'arsenal de Rochefort.

Elle est connue pour avoir conduit le marquis de La Fayette aux États-Unis en 1780, lui permettant de rejoindre les insurgés américains en lutte pour leur indépendance.

Qu'est-ce qu'une frégate ? c'est un bâtiment plus léger et plus maniable qu'un vaisseau. Rattachée à une escadre, elle doit servir d'éclaireur, de répéteur de signaux, ou bien doit assister les vaisseaux désemparés dans la bataille. Employée seule, elle est utilisée pour faire des croisières et la guerre au commerce ennemi.

C'est la seconde frégate portant ce nom mythologique dans la Marine française. Une troisième *Hermione* a été construite sous le Premier Empire à l'arsenal de Lorient par la société des frères Crucy.



Reconstitution d'un canon de 12 livres de l'*Hermione*

L'*Hermione* arbore les mensurations d'un navire de 1 166 tonnes, avec une longueur de tête en tête de 66 m, une largeur au maître-couple de 11,5 m et de 5,78 m de creux. Elle pouvait embarquer 316 hommes. Elle comptait trois mâts et sa voilure de route couvrait plus de 2 200 m².

Elle est armée de trente-quatre canons, dont vingt-six tirant des boulets de douze livres (d'où le terme de « frégate de 12 ») et huit canons de huit livres.

Elle dispose de trois ponts : le pont de gaillard, le pont de batterie et le faux-pont, situé au-dessous du pont principal. Le premier sert à la manœuvre, le second à l'artillerie et le troisième au repos.

Carrière dans la marine royale et républicaine



La maquette de l'*Hermione*

L'*Hermione* est mise en chantier en 1778 à l'arsenal de Rochefort sur les plans d'Henri Chevillard, dit Chevillard Aîné. On est alors en pleine guerre d'indépendance américaine et les chantiers navals français, qui passent pour les meilleurs du monde, fonctionnent à plein régime. La frégate est lancée en 1779, soit six mois après sa mise sur cale et est totalement achevée en à peine onze mois. Entre mai et décembre, le navire est testé avec succès dans le golfe de Gascogne sous le commandement du jeune lieutenant de vaisseau Louis-René-Madeleine de Latouche-Tréville (futur vice-amiral et commandant en chef de la marine de Napoléon). L'*Hermione* réalise alors une brillante campagne au large des côtes

françaises, capturant avec audace plusieurs corsaires anglais et de nombreux navires marchands. Cinq jours avant son combat contre le HMS *Québec*, la *Surveillante* est sortie avec l'*Hermione* et d'autres navires espagnols pour accueillir la grande flotte franco-espagnole revenant de Saint-Domingue dont une petite partie allait rejoindre Brest.

La Fayette embarque à Rochefort sur la frégate en mars 1780 et après trente-huit jours de navigation, débarque à Boston pour annoncer l'envoi de renforts français au général Washington. L'*Hermione* appareille le 2 juin ; elle combat la frégate britannique *Iris* et subit d'importants dommages. En mai 1781, la frégate reçoit le jeune Congrès américain à son bord. Le 21 juillet 1781, elle combat à plusieurs reprises et avec succès aux côtés du vaisseau l'*Astrée* commandé par Jean-François de La Pérouse. Les deux navires n'hésitent pas à attaquer un convoi britannique de 18 navires escortés par 1 frégates et 3 autres sloops et transports armés. La frégate HMS *Charleston* ainsi que 2 autres navires de l'escorte sont capturés, le convoi dispersé, de nombreux transports capturés et leurs cargaisons ramenées à Boston...Par la suite, l'*Hermione* est elle-même restée commandée par Latouche-Tréville (cf. combat du 21 juillet 1781).



L'*Hermione* à flot en juillet 2013

En février 1782, alors que la guerre a basculé en faveur des insurgés américains que Louis XVI soutient, la frégate regagne la France. Elle accompagne alors une flottille en direction de l'océan Indien pour renforcer l'escadre de Pierre André de Suffren dans le conflit avec les Britanniques pour le contrôle du golfe de Bengale. La paix est cependant rapidement signée et le navire retourne à Rochefort en avril 1784.

En 1793, la France révolutionnaire se mobilise, à force de levées en masse, pour faire face à la première coalition, tandis que l'Ouest du pays s'embrase. La guerre de Vendée bat son plein avec ses atrocités, vidant les ports de marins et d'officiers, devenus hostiles à la Convention. L'*Hermione*, amarrée à Nantes, reprend du service contre l'Angleterre, ennemie jurée de la France révolutionnaire après l'exécution du roi. Placée sous le commandement du récemment promu capitaine de vaisseau (et futur amiral) Pierre Martin, elle



Le chantier de l'*Hermione* en 2009

s'empare d'un corsaire puis est postée trois mois dans l'embouchure de la Loire pour appuyer les troupes républicaines contre les Vendéens. Le IV^e jour complémentaire de l'an I de la République (20 septembre 1793), commandée par un équipage peu expérimenté, à peine sortie de l'estuaire de la Loire et par la faute d'un pilote local, la frégate sombre sur des rochers au large du Croisic, sur le plateau du Four. Une campagne de fouilles archéologiques, entreprise au cours de l'été 2005, a permis de récupérer plusieurs objets, dont une partie du gouvernail, et de remonter l'ancre de quatre mètres de long et d'un poids d'une tonne et demi.



Reconstitution d'une chaloupe de l'*Hermione*

La reconstruction

L'association Hermione-La Fayette

Reconstruire l'*Hermione* à l'identique !

Il faut être plus que téméraire pour entreprendre un tel projet ! Et pourtant, une poignée enthousiaste l'a fait ! Ils ont créé une association, Hermione-La Fayette.

L'ambition de l'Association Hermione-La Fayette a été de reconstruire le plus fidèlement possible la frégate d'origine, tout en tenant compte des contraintes réglementaires actuelles,

notamment en matière de navigabilité, un navire de plus de 65 mètres de long portant trois mâts et 1 500 m² de voilure, et dont la coque est entièrement réalisée en chêne.

Aujourd'hui, la frégate a reçu sa magnifique peinture, son lion figure de proue et l'essentiel de son gréement. Mais de nombreuses tâches restent à réaliser...

Erik Orsenna, écrivain, en est le président fondateur. Il est également depuis 1991 président de la « Corderie royale - Centre international de la mer », partenaire de l'Association « Hermione-La Fayette » dans cette opération.

Benedict Donnelly est président de l'Association Hermione-La Fayette depuis 1994. Fils d'un citoyen américain qui participa au débarquement de Normandie, il est d'autant plus sensible aux valeurs que véhicule l'*Hermione*.

Dès le début du projet et jusqu'à son décès à la fin de l'année 2005, Raymond Labbé, constructeur naval malouin et conseiller technique auprès du ministère de la Culture pour le patrimoine maritime, était au sein de l'association le conseiller technique. Sa grande expérience de la construction navale bois, sa connaissance du patrimoine naval français ont fortement contribué à la mise en œuvre du projet. Aujourd'hui, les membres d'un comité technique présidé par Jean-Pierre Saunier apportent leurs compétences aux entreprises chargées de la construction de la frégate.

La construction de la coque et tout le gros œuvre de la charpente ont été confiés à l'entreprise Asselin de Thouars département des Deux-Sèvres en 1997 d'après un dossier d'appels d'offres de marchés publics choisi collégalement.

Selon diverses sources, les plans avaient disparu. Cependant les historiens se souvinrent que les Anglais avaient capturé une frégate identique (sistership) et, comme pour tout navire conquis, en avaient relevé les plans, découvrant ainsi que les nouveaux navires français possédaient des avantages sur bien des points... Il est vrai qu'ils compensaient leur léger retard technique en déployant une marine de professionnels, quand les matelots français étaient plus ou moins formés et souvent peu recommandables... La Royale Navy accepta courtoisement de communiquer les épures...
Quelques chiffres : un grand mât à 54 mètres au-dessus de la quille, 2 000 chênes sélectionnés dans les forêts françaises, un puzzle de plus de 400 000 pièces de bois et de métal, 1 000 poulies, une tonne d'étope pour le calfatage, 26 canons tirant des boulets de 12 livres sur le pont de batterie et 8 canons tirant des boulets de 6 livres sur le pont de gaillard.

Chantier de la reconstruction

Le chantier était installé dans l'une des deux formes de radoub situées à l'extrémité de la Corderie royale au bord de la Charente à Rochefort. Le lieu avait été conçu et aménagé pour la visite. Dès l'origine du projet, il s'agissait non pas uniquement de reconstruire au cœur de l'ancien arsenal de Colbert un navire du XVIII^e siècle, mais avant tout de faire partager au public cette aventure afin qu'il puisse découvrir les grandes étapes de cette reconstruction. Le projet s'est révélé être un véritable succès populaire : près de 250 000 visiteurs par an, le seuil symbolique des trois millions et demi de visiteurs a été franchi. Ce succès populaire a constitué, avec le soutien des collectivités territoriales, la ville de Rochefort, le département de Charente-Maritime, et la région Poitou-Charentes, le moteur principal du financement de l'*Hermione*.

Le chantier ayant pris du retard, la mise à l'eau initialement prévue en 2008 a été repoussée au 6 juillet 2012. Au XVIII^e siècle, le navire initial avait été construit en moins d'un an. En juin 2008 cependant, après le petit canot et le grand canot, la chaloupe, la plus grande des trois annexes embarquées de l'*Hermione* a été mise à l'eau, à défaut de la frégate elle-même.

Plusieurs modifications ont été apportées au plan original du navire, par souci de solidité et de sécurité : en particulier, les planches sont boulonnées et non chevillées afin d'éviter le jeu secondaire à la durée de construction. De même, les mâts sont collés et non assemblés par des cercles métalliques, afin d'éviter les infiltrations d'eau. Les canons sont allégés et non fonctionnels : s'il l'avaient été, l'*Hermione* aurait été un navire de guerre et n'aurait pu appartenir qu'à la Marine Nationale. Les manœuvres courantes restent en chanvre ; en mars 2011, la voilure reste prévue en lin. Une motorisation est prévue en sécurité ainsi que des groupes électrogènes pour l'éclairage et un confort minimal.

La mise à l'eau a eu lieu en grande pompe le 6 juillet 2012, saluée par les 21 coups de canon officiels. La coque nue de la frégate (sans son gréement) a effectué un premier « test de navigation » remorquée sur la Charente avant de rejoindre une nouvelle cale, (la forme Napoléon III) adaptée à la poursuite du chantier.

A noter qu'il faudra ensuite abaisser quelque peu les mats pour lui permettre d'atteindre la mer car il manque au pont moderne une grosse poignée de centimètres pour lui laisser passage...

En attendant le premier appareillage consacré aux essais en mer, un équipage mixte de 80 navigateurs, dont 20 professionnels, est en formation. Il devra subir avec succès la promiscuité, l'inconfort et résister à la claustrophobie en bas, au dernier pont. C'est là que se fixaient à l'époque les hamacs des 300 marins et soldats de Marine (chargés d'assurer la discipline)... La remontée des ancres ne se fera pas, l'une après l'autre, au cabestan actionné par 60 hommes lors d'une manœuvre qui pouvait durer 5 heures, mais par un treuil électrique alimenté par l'un des 3 groupes électrogènes du bord...

Une magnifique reconstitution qui laissera Rochefort bien triste quand la belle frégate aura quitté son arsenal. Gageons qu'elle fréquentera tous les ports de tradition lors des grandes fêtes de la Mer...