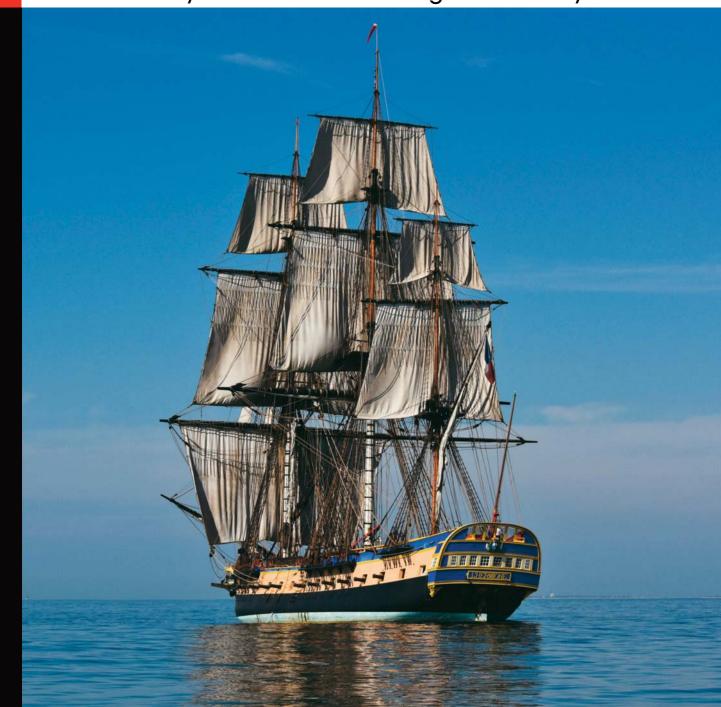


Patrimoine

L'Hermione, histoire d'une renaissance

L'incroyable chantier de la frégate de La Fayette



Première partie

Chronologie d'un chantier titanesque

03 septembre 1993

Les formes de radoub de Rochefort vont retrouver leur vocation première

Par Isabelle Disquay

A propos

Les formes de radoub, monstres de pierre témoins de la splendeur passée des bords de la Charente, ne seront pas des chefs-d'œuvre en retraite. Elles devraient même renouer avec leur vocation première.

Le patrimoine culturel d'une ville ne se fonde pas seulement sur la hauteur et l'ancienneté de ses pierres, la beauté de ses statues ou la rareté de ses livres. Il acquiert sa richesse de l'histoire des hommes qui ont contribué à sa construction. Cela fera bientôt vingt ans que Rochefort a décidé de retrouver sa mémoire, ou plutôt le souvenir des hommes qui ont travaillé à son édification. La Seconde Guerre mondiale ayant fait bien des ravages sur les bords de la Charente, la municipalité a dû s'atteler à une formidable gymnastique de résurrection. Ce fut la restauration de la Corderie royale, de l'arsenal, des jardins de la marine, mais aussi des bassins de radoub, témoignages surprenants de l'immensité du travail des hommes d'antan.

Le 15 juin 1992, le bassin numéro 2 de la Double Forme refaisait surface, après quarante-cinq années d'envasement sous les alluvions de la Charente. Ce furent des retrouvailles émouvantes pour les vieux Rochefortais qui l'avaient vu en activité avant-guerre, mais surtout une étape charnière entre la célébration d'un outrage passé et la préparation de celui à venir. Une forme de radoub est une immense construction de pierre où les bateaux étaient, et sont, insérés, en cale sèche, pour être réparés, nettoyés, voire même construits ou détruits.

La ville de Rochefort dispose de quatre « bassins : la Vieille-Forme, construite de 1669 à 1671 dans la partie nord de l'arsenal. Perpendiculaire à la Charente, elle est la plus ancienne forme maçonnée d'Europe. Plusieurs fois réparée, et même rallongée, elle a accueilli en son sein plus d'un vaisseau royal, avant d'être considérée comme décidément trop petite. En 1683, on entreprit alors de construire un autre ouvrage de ce genre, de dimension suffisante pour recevoir les plus grands bateaux. Ce fut la Forme-Double,« composée de deux bassins, l'inférieur et le supérieur » permettant de radouber plusieurs bateaux à la fois. Cette nouvelle forme fut construite de biais par rapport à la Charente, pour faciliter l'entrée des bâtiments. Surnommée Forme Louis-XV, elle est unique, de par son dessin et sa grandeur. Ses murs ne sont plus verticaux mais élevés en gradins pour travailler à plusieurs niveaux sur les carènes. Avancée technique considérable, sa fermeture est assurée par un système de bateau-porte, qui fut adopté partout par la suite, et adapté à la Vieille-Forme. Ces trois bassins ont été mis à jour à force de persévérance des Rochefortais.

Mais il existe une troisième forme, parallèle à la Louis XV, la forme Napoléon III, construite sous le Second Empire, en 1853. Son édification fut décidée lorsque là Double-Forme s'avéra elle-même incapable de recevoir les navires de premier rang. Elle fut d'ailleurs allongée au début du siècle pour accueillir des bateaux, pouvant mesurer jusqu'à 140 mètres de long. Toute la zone de l'arsenal a été bombardée durant la Seconde Guerre mondiale, cette construction fut elle aussi, enfouie sous la base, et n'a pas pu encore être ressuscitée. Ces ouvrages-monuments évoquant de véritables amphithéâtres, ont contribué à faire du site entre la Vieille-Forme et la Corderie royale, un site unique dans les annales du patrimoine maritime français.

Classées monuments historiques, les formes sont et seront toujours une source d'étonnement et de découverte pour les touristes et les jeunes générations de Rochefortais. Mais la municipalité aimerait aller plus loin en leur rendant la vie pour leur redonner leur splendeur passée. Nées des mains. » des hommes, elles sont plus que des vieilles pierres et doivent retrouver leur vocation de labeur. Cela fait cinq ans que la municipalité imagine plusieurs possibilités d'exploitation du site en accord avec les architectes des monuments historiques.

Michel Gallice, urbaniste à la mairie, de Rochefort, présente les projets qui seraient certainement retenus pour les années à venir : « Nous pensons tout d'abord que la Vieille-Forme reste bien placée pour perpétuer sa vocation de bassin de radoub. Elle sera un lieu de travail, accessible au visiteur qui pourra se représenter toute l'étendue d'un chantier tel que la réparation d'une coque de navire. La Forme Double, elle, pourrait être l'occasion, à très long terme bien sûr, de la reconstruction d'un navire d'alitant dans un des bassins, l'autre étant conservée vide pour permettre au visiteur de comparer.

Le nom d'un vaisseau a été retenu pour ce projet qui serait élaboré en coordination entre le Centre de la mer et la municipalité : « l'Hermione », bateau du célèbre officier La Fayette, sur lequel il appareilla, en 1780, pour annoncer aux « insurgents » américains l'arrivée de la flotte et des régiments français, ce qui fut une aide décisive dans leur lutte contre les Anglais. Cette élégante frégate du XVIIIe siècle fut construite à Rochefort et mériterait sans aucun doute d'y retrouver sa place. Un chantier naval de Bretagne, habitué à ce genre de reconstruction a, d'ores et déjà, été contacté. Son dirigeant, M. Labbé, travaillerait en collaboration avec la municipalité, le Centre de la mer, et un architecte des monuments historiques.

Enfin, la troisième forme, celle de Napoléon III, pourrait être reconvertie en bassin de plaisance. Ses dimensions le permettent. Et ce serait l'occasion d'avoir un bassin à flot à proximité du centre-ville, et des commerces. D'après nos calculs, 100 mètres environ de ponton pourraient être aménagés. Mais cela signifie un chantier énorme, et la décision officielle n'a pas encore été pise. Pour l'instant, nous espérons pouvoir entreprendre le dévasement du bassin dès l'année prochaine. Rien n'est fixé, mais ce serait un premier pas. Il ne sera pas dit des monstres de pierre que ce sont des chefs-d'œuvre en retraite.

« La Nuit du patrimoine », les 18 et 19 septembre, confirmera cette volonté. Une maquette de « l'Hermione » sera inaugurée dans le bassin de la Forme Double. Commandée au chantier naval de M. Labbé par la municipalité, elle permettra de configurer toute l'étendue des possibilités d'investissement que permettent les formes de radoub. Ce sera l'occasion d'une belle leçon d'histoire vivante. Pour que personne n'oublie.

25 octobre 1994

« La construction de "l'Hermione" sera un événement »

Par Agnès Claverie

Jean-Louis Frot, maire de Rochefort, explique sa politique d'investissement sur le patrimoine de la ville (extraits). Le projet de reconstruction de l'« Hermione » est un très beau projet, mais ne risque-t-il pas d'être vite surdimensionné par rapport aux capacités financières de la ville ?

La ville ne doit pas être dépassée par le sujet. Nous avons des partenaires potentiels (département, région, Etat, Europe). D'ici quelques semaines, le dossier de demandes de subventions va partir, mais la ville jouera un rôle leader, elle le veut; et nous étalerons la réalisation des opérations en fonction des enveloppes financières. Il a fallu onze ans pour la Corderie; l'« Hermione » peut se réaliser en onze ans, d'autant plus que la réalisation elle-même sera un spectacle et un lieu de visite. La phase de préparation est toujours compliquée, elle a duré un an et il se passera encore au moins un an avant que quelque chose de concret apparaisse dans la forme double.

L'« Hermione » sera-t-elle navigante ?

Oui, c'est indispensable. l'« Hermione » pourra naviguer, ce qui ne veut pas dire qu'elle naviguera tout le temps; la construction de l'« Hermione » sera un évènement mais il doit s'insérer dans une démarche générale qui nous verra aborder ce qui touche au patrimoine flottant; n'oublions pas que la création de la Fondation sénatoriale pour le patrimoine culturel maritime et fluvial a été décidée à partir de deux villes, Rochefort et Douarnenez. l'« Hermione » s'insère parfaitement dans ce dispositif pour des raisons historiques autant que culturelles.

26 janvier 1995

Un engagement financier pour l'« Hermione »

Par Agnès Claverie

Un dossier important à la dernière réunion du Conseil municipal ouverte par le débat d'orientation budgétaire : la reconstruction de l'« Hermione ».

Le dossier de la reconstruction de la frégate « Hermione », après plus d' une année d'études, va prendre un nouveau départ. L'assurance que l' « Hermione » sera navigante était indispensable à la poursuite du projet. Le ministère des transports a donné son accord. L'association « Hermione » La Fayette, présidée par Erik Orsenna et dans laquelle la ville est représentée par plusieurs élus, entre donc dans une nouvelle phase, celle de la préparation du chantier et de la construction de la charpente, le tout étant estimé à 12,96 Millions de Francs (MF).

Des subventions sont demandées au Conseil général, régional, à la ville de Rochefort (1,8 MF chacun), au ministère de la culture (2,7 MF), à la CEE (3 MF), soit un total de 11,1 MF, le solde reposant sur la billetterie (1,01 MF), le mécénat (0,9 MF) et la souscription publique (250 000 francs).

Les élus ont voté, à l'unanimité, l'engagement financier de la commune dans un projet dont Jean-Luc Giraud a remarqué qu'il allait donner une nouvelle signification à la Corderie, Une reconstruction qui va s'étaler sur, au moins, dix ans et qui, si l'on observe la fréquentation touristique du chantier de reconstruction du « Batavia » en Hollande (2 000 visiteurs la première année en 1986, 350 000 en 1994), peut devenir une attraction formidable pour la ville. Prochaine étape, le dossier de consultation des entreprises.

16 février 1995

Bon vent l'« Hermione »

Par Xavier Chimits

Le Conseil général est d'accord.

L'« Hermione » sera reconstruite à Rochefort.

Et partira vers Boston sur les traces de son ancêtre,
qui avait quitté Rochefort voici deux siècles
apporter le soutien de la France aux insurgés américains.



C'était une jolie frégate. Elle a sombré de la mémoire des hommes, mais laissé son sillage dans l'histoire. C'est à bord de l'« Hermione », voilier de quarante mètres et vingt-quatre canons construit dans cette même ville, que La Fayette a quitté Rochefort en 1780. Le marquis avait 23 ans. Il s'en allait vers Boston, avec 200 hommes, porter aux insurgés en lutte contre les Anglais le soutien officiel de la France dans la guerre d'indépendance des Etats-Unis d'Amérique. Aujourd'hui, deux siècles plus tard, Rochefort veut faire revivre l'« Hermione ». Reconstruire ce bateau dans la même cale de radoub où il est né, sur l'estuaire de la Charente, aux portes de la Corderie royale. Le faire revivre, et lui faire prendre la mer, comme jadis. Pour cingler de nouveau vers Boston, lors d'un voyage symbolique. Pour enseigner ensuite aux touristes, sur la Charente et les pertuis, ce qu'était la navigation à l'ancienne.

Le projet est ambitieux. La facture à l'avenant : 50 millions de francs, dont 14 pour la première tranche (préparation du chantier, construction de la coque et de la charpente). Pour cette première tranche, Jean-Louis Frot, maire de Rochefort, table sur un financement mixte : 80 % de fonds publics, 20 % de fonds privés. La municipalité de Rochefort s'est engagée à hauteur d'1,8 MF répartis sur trois ans. Jean-Louis Frot attendait hier du Conseil général un soutien du même ordre. Ses espoirs n'ont pas été déçus.

Départ prévu en 2010

« Je vous félicite pour cette initiative courageuse et ambitieuse. Elle s'inscrit parfaitement dans la démarche du département : l'économie touristique » (Claude Belot, UDF, président). « L'Hermione sera le pendant de Fort-Boyard, un élément supplémentaire d'animation et de découverte de la Charente-Maritime » (Jean-Pierre Tallieu, RPR, La Tremblade). « C'est un projet exaltant, et un bon projet pour la Charente-Maritime » (Maxime Bono, PS, La Rochelle).

Le Conseil général a donc voté comme un seul homme la subvention d'1,8 MF espérée par Jean-Louis Frot, qui compte sur un engagement comparable de la région Poitou-Charentes, sur 2,7 MF de l'Etat, 3 MF de la CEE et 2 MF de fonds privés pour boucler le budget de la première tranche de l'« Hermione ». Mais le chemin sera long avant de voir la frégate quitter le port de Rochefort. Jean-Louis Frot revient de Hollande, où le « Batavia », navire du XVII^e siècle reconstruit selon le même principe que l'« Hermione », va bientôt prendre la mer : « C'est un chantier d'une quinzaine d'années. Mais la naissance d'un tel bateau dans une cale de radoub de l'époque est à elle seule un outil touristique de premier ordre. 350 000 personnes sont venues l'an passé visiter le chantier du « Batavia ».

08 mai 1995

Un appel d'offres et des écueils à contourner

Par Philippe Baroux

Un chantier monumental tel que celui de la reconstruction de la frégate de La Fayette ne va pas sans poser de grosses interrogations. Premiers éléments de réponse sur un dossier où l'on ne navigue plus à vue.

« Nous allons construire une frégate comme une frégate, non pas comme un chalutier d'après-guerre. » Le projet « Hermione » est un long voyage dans le temps, une aventure sur l'océan des siècles dont l'ancrage historique n'est pas seulement le lien de la frégate avec Rochefort et un certain La Fayette. Il s'agira aussi de retrouver les gestes oubliés des chantiers navals du Ponant, de Rochefort en particulier qui, de 1748 à 1798, lança treize frégates. Démarré en septembre 1993, le projet double aujourd'hui le cap des études techniques pour entrer en phase opérationnelle. Réponses aux premières interrogations.

L'appel d'offres. Il est national et porte sur la réalisation des membrures de coque. Le maître d'oeuvre pourrait être désigné au seuil de l'été 1995. Si les candidats ne font pas l'affaire, un deuxième tour de table est prévu en juillet. Bien que lancé par une association (loi 1901) « Hermione La Fayette », il satisfait aux exigences des appels d'offres des marchés publics. Explication : des fonds publics seront maniés, l'association joue donc de prudence.

Critères de sélection. Le maître d'oeuvre peut être une seule entreprise ou un groupement d'entreprises (il faudra trouver la forme juridique adaptée). Seule exigence : l'association ne veut qu'un seul interlocuteur. Entreront en ligne de compte pour la sélection les références de l'entreprise (ou des entreprises), situation financière, devis. Le maître d'oeuvre acceptera aussi de délocaliser son activité sur Rochefort, l'emploi est une donnée fondamentale du dossier; de donner le profil précis des équipes, le projet s'inscrivant dans le temps; de formuler des propositions en matière de formation du personnel, d'animation du chantier en direction du public.

Financement. La première tranche, aménagement du chantier et coque, est fixée à 12 MF. La ville a déjà délibéré pour débloquer 600 000 francs par an sur trois ans, idem pour le Conseil général. La région, sollicitée, doit statuer prochainement en commission permanente; l'Etat a donné un accord de principe pour 2,7 MF sur trois ans; enfin, une demande de 3 MF a été déposée à l'Union européenne, mais elle n'est pas encore acceptée. « Nous n'avons pas d'inquiétude véritable sur le montage financier de la première tranche », dit Jean-Louis Frot. »

Partenariat. « L'esprit du partenariat est intégré à la démarche », déclare l'un des coordinateurs du projet Jean-François Fountaine. Outre les fonds publics, le projet s'ouvre au financement privé. Ce qu'en dit Jean-Louis Frot : « Des contacts sont pris, secrets pour l'instant. Ils devraient aboutir dans les mois qui viennent. » Une association des Amis de l'« Hermione » verrait aussi le jour pour multiplier les sources de financement privé. Structure juridique. _ Un cabinet juridique rochefortais planche sur cet aspect complexe du dossier. Le premier obstacle est la longueur dans le temps du chantier. Il faut une structure qui s'adapte à l'évolution de ce dernier. Une certitude : l'association ne pourra pas conserver la maîtrise d'ouvrage.

Achat du bois. C'est un axe fort de l'opération. L'association se propose d'assister le maître d'oeuvre dans les négociations pour l'achat du bois. D'assurer également le pré-financement des stocks. Quoi qu'il en soit, le bois devra d'abord passer entre les mains du maître d'oeuvre.

Navigation. C'est un autre chapitre de l'aventure de l'« Hermione ». Toutefois, parmi les principes posés par l'association, il en est un qui prévoit que l'« Hermione » naviguera. « Elle naviguera de manière occasionnelle, sans aucun espoir de rentabilité commerciale », souligne Jean-François Fountaine.

11 juin 1997

Dès lundi, suivez le guide!

Par Philippe Baroux

La première pièce de bois de l'« Hermione » est posée. L'histoire de l'« Hermione » débutera vraiment lundi prochain avec l'ouverture du chantier au public. Première visite à 10 h15. L'histoire est en marche dans la forme Louis XV. Les tins en bois sur lesquels reposera la coque sont positionnés, une première pièce de la quille est placée, le spectacle a commencé. Lundi, une nouvelle étape sera franchie : le site s'ouvrira au public.

Dès l'entrée sous le grand chapiteau blanc, le visiteur verra ses sens éveillés par l'atmosphère du chantier. En premier, elle prendra au nez, chatouillant du parfum doux-amer du tanin. Presque simultanément, le regard cherchera de nouveaux repères dans l'immense cathédrale métallique qui charpente l'abris du chantier. A l'échelle de la démesure, le guide restituera exactement la place qu'occupera la coque achevée, quand elle tutoiera -tout là-haut- la barre transversale du portique de chargement. »

L'imagination travaillera... L'oreille, ensuite, captera sa part de spectacle, bruits quotidiens alimentés par les acteurs précis de l'entreprise de charpente Asselin. Pour le toucher, il faudra encore attendre, l'approche à portée de main de la coque n'étant pour l'heure réservée qu'aux bâtisseurs.

Bien sûr, au fil du temps, les émotions iront grandissantes à mesure que le chef-d'oeuvre s'accomplira. Aussi, pour ne pas décevoir et séduire d'entrée de jeu, l'association « Hermione - La Fayette » a prévu de muscler le décor d'une exposition. Elle sera présentée à compter du 23 juin. De même qu'un diaporama qui sera projeté dans un site tout proche (les anciens magasins des travaux maritimes) restituera aux mémoires capricieuses le contexte du combat des « Insurgents », dans une guerre qui allait les mener tout droit vers l'indépendance.

Adhérer pour participer à l'accomplissement d'un chef-d'oeuvre

C'est aussi là, dans une salle toute proche, qu'ouvrira -le 23 ou le 24 juin- la librairie de l'« Hermione » : 83 ouvrages référencés, 500 livres présentés et toute un gamme déclinée sur le thème. Vous cherchez un tee-shirt frappé du logo ? Il y aura. Un crayon-souvenir de charpentier ? Vous trouverez. Une gravure, une toile peinte, de la papeterie sur le même thème ? Ce sera dans l'ordre du possible. l'« Hermione » se nichera jusque dans des petits sachets remplis des copeaux - authentiques- du chantier.

Un vrai commerce pour satisfaire des besoins financiers réels. Mais attention, prévient le secrétaire de l'association (et directeur du Centre international de la mer), Emmanuel de Fontainieu : ici, on ne fait pas du business Walt Disney. En ouvrant votre porte-monnaie, vous participerez à l'accomplissement d'un chef-d'oeuvre. « Le Centre international de la mer, qui coiffe l'organisation des visites, s'est engagé par convention à ne réaliser aucun profit sur l'opération. Vu du Centre de la mer, on réalisera une opération blanche, pour rétribuer les cinq ou six guides qui encadreront les groupes de visiteurs. Le reste sera versé à l'association pour être injecté dans la construction de la frégate.

De fait, cet été, entre le 16 juin et le 15 septembre 1997, une hypothèse haute prévoit 30 600 visiteurs. Un seuil plus raisonnable de 15 000 personnes a la préférence des responsables du projet qui, depuis le départ, jouent la prudence. La référence pour ce calcul de fréquentation ? Le nombre de visites, tout d'abord, et la capacité maximale de chaque groupe. Du 16 juin au 3 juillet inclus, huit visites quotidiennes, pour trente personnes à chaque parcours, sont programmées. Montée en puissance à compter du 4 juillet, avec onze visites jour. Le second repère, c'est la fréquentation du Centre de la mer : 70 330 visiteurs entre juin et septembre 1996.

Pour donner l'impulsion initiale, l'association offrira les premières visites. Gratuit pour tous, du 16 juin au 3 juillet inclus. Emmanuel de Fontainieu explique cette option. «A cette occasion, je voudrais faire circuler trois messages. Tout d'abord, profitez de la quinzaine pour visiter le site gratuitement. Ensuite, adhérez à l'association « Hermione »! Pour 100 francs, l'adhérent bénéficiera de la possibilité de visiter à volonté et gratuitement tout au long de l'année. Trois personnes de son entourage pourront aussi bénéficier de tarifs réduits. Enfin, amenez vos amis ! »

14 avril 1998

Le chêne et la frégate

Par Didier Piganeau

La reconstruction de la frégate « l'Hermione » à Rochefort va nécessiter des centaines d'arbres. Dont neuf de la forêt de Mervent en Vendée.

Dans les années 1660, les Anglais commençaient à agacer sérieusement Louis le Quatorzième avec leur flotte insolente et dominatrice. Le Roi Soleil voulait briller, lui aussi, sur toutes les mers du monde et il saurait s'en donner les moyens. Aussi réclama-t-il une marine puissante et pugnace à Colbert. Avec de beaux bateaux pour damer le pion aux marins de Sa Majesté d'En-face. Alors il demanda à son ministre de faire construire dans les meilleurs délais des arsenaux, comme celui de Rochefort. Et, comme il fallait du bois, beaucoup de bois pour alimenter la flotte, Colbert fit planter et entretenir des forêts magnifiques, dont celle de Mervent en Vendée qui fournit la Royale en chênes jusqu'à la fin du XIXe siècle, quand la vapeur a progressivement remplacé les voiles, quand la tôle a remplacé le bois.

Rochefort a décidé voici quatre ans de reconstruire à l'identique « l'Hermione », la frégate qui conduisit La Fayette aux Amériques. En 1780, le chantier, sur les rives de la Charente, à deux pas de la Corderie royale, avait demandé huit mois de travail à des centaines de charpentiers, menuisiers, calfats. La reconstruction prendra une dizaine d'années à l'entreprise Asselin (de Thouars dans les Deux-Sèvres) installée dans une forme de radoub. À deux pas de la Corderie royale de Rochefort.

Un travail de précision

Commencés en juillet dernier, les travaux avancent bon train. Le squelette du bateau prend forme. Aujourd'hui, une douzaine de couples, ces énormes pièces arrondies en forme de lyre (composées des deux membrures), qui constituent avec la quille la « carcasse » de la frégate, sont en place. En tout, il y aura soixante-deux couples pour ce bateau long de près de cinquante mètres.

Emmanuel Druit est savoyard, et sa passion, c'est l'escalade. Il a choisi une profession originale qui lui convient parfaitement : il est élagueur à l'Office national des forêts. Ce matin de printemps inondé de soleil froid, Emmanuel est à vingt mètres du sol, suspendu aux branches d'un superbe chêne bicentenaire qui trône, magnifique, au milieu d'une petite clairière de la forêt de Mervent. Suspendu à son fil, s'assurant à une branche d'une main, il manie sa petit tronçonneuse de l'autre. L'acrobate travaille avec une précision quasi chirurgicale pour qu'en tombant, les branches ne risquent ni de le blesser ni d'abîmer le tronc.

L'arbre, ainsi que huit autres congénères, a été choisi en raison de ses formes -de beaux départs de branches qui permettront de tailler des pièces courbes- par Pierre Courtot, technicien forestier à l'ONF, le courtier en bois de la maison Royer de Mervent, et les responsables de l'entreprise Asselin. A l'automne, après plusieurs repérages, ils avaient frappé les troncs du double sceau de l'ONF et de la marine. « Ces arbres qui sont à maturité auraient dû être coupés avec tout le reste de la parcelle dans six mois environ. Pour donner un coup de main à « l'Hermione », nous avons avancé la coupe après un appel d'offres exceptionnel », explique Pierre Courtot, séduit par le projet de reconstruction du trois-mâts.

Le travail d'Emmanuel l'élagueur consiste à débarrasser l'arbre de toutes les branches qui, dans leur chute, pourraient occasionner des dégâts au tronc et à la précieuse fourche. Le chêne, dont le diamètre à la base dépasse le mètre, doit en effet tomber parfaitement à plat. La moindre fissure et l'arbre, promis à une destinée de coursier des mers, devient du vulgaire bois de chauffage...

Deux ou trois pièces seulement

En un peu plus d'une heure, l'arbre qui a, peut-être, été planté quand la frégate était en chantier à Rochefort à la fin de XVIIe siècle, est prêt pour l'assaut final porté à la tronçonneuse à quelques centimètres du sol. A grands renforts de câbles et de tire-fort, on a canalisé la trajectoire de la chute pour éviter tout incident, mais le chêne de plusieurs dizaines de tonnes, dans son agonie, pivote légèrement au mépris des élingues et s'affaisse lourdement, légèrement de travers. Silence des bûcherons et des techniciens qui vont se pencher sur le corps. Ils auscultent le tronc et surtout la précieuse fourche. Intacts ! Soulagement.

Les charpentiers de l'entreprise Asselin pourront alors prélever un « genou », peutêtre deux (pièces courbes d'une membrure) et deux allonges (au-dessus du genou), des pièces de deux mètres de long, le reste servira de bois de menuiserie pour un artisan local. La marine était exigeante, elle le reste. La coque de « l'Hermione » va demander 1 500 arbres. Cent sont déjà abattus, dont les neuf de la forêt de Mervent. Pour la mâture, il faudra des dizaines de sapins bien droits que l'on coupera dans les Pyrénées. Mais ça, c'est une autre histoire.

27 septembre 1998

La Fayette, la voilà

Par Philippe Baroux

Trois mâts, 44 mètres de long et 1200 tonnes déplacées.

Rochefort-sur-Mer reconstruit l'Hermione, qu'elle a vue appareiller en 1780 pour transporter le marquis de La Fayette.

Une poignée de mots couchés à la plume d'oie sur le journal de bord : « Je me tiens prêt à exécuter une mission. » En ce 10 mars 1780, le commandant de l'« Hermione » ignore encore tout du projet secret que renferme l'enveloppe qu'il a ordre de ne décacheter qu'au large de l'île d'Aix. Seule indication, la veille, il a embarqué à son bord le colonel du régiment du roi, dragon et général major au service des Etats-Unis de l'Amérique, Gilbert Motier... marquis de La Fayette.

Ce jour-là, la frégate « Hermione » de l'arsenal de Rochefort-sur-Mer entre dans l'Histoire. Non pour avoir tangué au point de lever le cœur du marquis sitôt installé à bord avec officiers et domestiques. Mais parce qu'elle transporte audevant du général George Washington le messager du roi Louis XVI. Trois ans après son premier séjour en Virginie, La Fayette revient aux Etats-Unis d'Amérique porteur d'une nouvelle attendue : les troupes insurgées vont recevoir le soutien des 6 000 hommes du corps expéditionnaire français dans leur combat pour l'indépendance.

Rochefort-sur-Mer s'est souvenu. Mobilisée durant deux décennies pour relever les ruines de l'arsenal de Colbert, réhabiliter des magasins, reprendre des fonderies, rajeunir des casernes qui ont fait la splendeur de la marine du roi, la ville se risque dans une nouvelle aventure. Les truelles des maçons ayant taloché l'image grise de la garnison, l'arsenal dévoilant à nouveau de magnifiques édifices, il était temps de retrouver le chemin de l'océan : le défi de la construction d'un navire s'est alors imposé comme le prolongement logique des efforts engagés. Au printemps 1997 s'ouvrait le chantier de l'« Hermione ».

Il aura fallu au préalable un colossal et discret travail de cinq années pour assembler les premières pièces du puzzle. Première difficulté : retracer les plans de la frégate, sans les originaux à jamais disparus. Diverses sources historiques ont été remontées dont l'une, précieuse, en Grande-Bretagne où subsistaient les cotes de la « Concorde », cette frégate jumelle de l'« Hermione » capturée par la marine britannique. A La Rochelle, le Centre de recherche pour l'architecture et l'industrie nautiques (CRAIN) a ensuite déployé des trésors de technologie aussi poussés que ceux mis au service de Marc Pajot à l'époque du Défi français de l'America's Cup. l'« Hermione » naquit sur le papier avant le lancement des appels d'offres.

Un trois-mâts de 44 mètres

Un port militaire, un arsenal naval, une frégate historique. Un ensemble patrimonial au service d'une politique de conquête touristique. Ironie du sort, la marine nationale programme simultanément son départ du Rochefort né pour elle. En 2002, les pompons rouges ne seront plus ici qu'un chapitre dans les livres scolaires.

L'« Hermione » et La Fayette écrivent donc une histoire revisitée de la cité royale ; celle de la reconstruction à l'identique d'un fameux trois-mâts de 44,20 m de long, déplaçant 1 200 tonnes. Deux mille vénérables chênes des profondes forêts du Grand Ouest seront abattus pour le charpenter. Si l'on se fie aux plus récents pointages, la mayonnaise, de ce point de vue, est en train de prendre : 18 000 visiteurs sur le chantier en juillet dernier, 27 000 en août... et les plus fidèles d'entre les fidèles, au nombre de 1 700, ont adhéré à l'association. Ils bénéficient de tarifs de visites préférentiels pour leurs proches et partagent en même temps que les chutes de bois le sentiment d'une œuvre commune.

Au XVIII^e siècle, onze mois avaient été nécessaires pour construire l'original, des centaines d'ouvriers étaient sur le pont. Cette fois, comme pour La Corderie (qui fut l'autre gros chantier de la ville), Rochefort projette la reconstruction sur dix ans. Sept charpentiers seulement sont au travail. Des orfèvres de la société deux-sévrienne Asselin, entreprise qui a signé de grandes restaurations de charpente, sur les hauteurs du Louvre ou au Val-de-Grâce.

« L'objectif n'est pas d'aller au plus vite, explique Emmanuel de Fontainieu, secrétaire de l'association Hermione-La Fayette. Au contraire. Nous sommes dans une logique d'animation, à l'échelle d'un parc maritime contenant plusieurs points forts : la forme de radoub Louix XV qui accueille le chantier Hermione, le Centre international de la mer dans la Corderie royale, le jardin des Retours qui la borde et le musée de la Marine, tout proche. » Autre motif, plus évident, à cette inscription dans le temps : les financements. Ils enflent la bourse au fur et à mesure de l'avancement des travaux. L'association table sur un montant prévisionnel de 50 à 60 millions de francs hors taxes, mais le budget n'est pas encore bouclé. Les 13 millions recueillis à ce jour dégagent l'horizon jusqu'à la fin de l'année prochaine. Le squelette de l'« Hermione » sera alors achevé et aura eu pour bailleurs de fonds les collectivités publiques, rassemblées sans resquilleur : l'Europe, l'Etat, la région Poitou-Charentes, le département de Charente-Maritime, la ville de Rochefort et la Communauté de ville de La Rochelle.

Au nom de La Fayette

Même si la fondation du Crédit agricole libère un million de francs sur trois exercices, tandis que le designer Desgrippes (inventeur, entre autres, du logo des JO d'Albertville), offre son concours et que d'autres partenariats se dessinent, les soutiens privés n'en sont encore qu'à leurs balbutiements. Certains le déplorent et le contribuable ne dit pas encore clairement sa fierté d'être citoyen de Rochefort, la ville où l'on reconstruit l'« Hermione ». Là se trouve probablement l'une des limites actuelles de la belle aventure.

Le pari n'en est que plus audacieux. Il a aussi ses inconditionnels. On a assisté cette année à d'étonnants mouvements de troupes dans les bataillons de la politique locale, lorsque des opposants au maire Jean-Louis Frot ont soudainement changé de cap pour embarquer avec lui dans ce projet... La frégate prenant de la consistance, on commence à la regarder avec plus d'intérêt. Ce sont aussi les encouragements des particuliers qui, comme ces propriétaires charentaismaritimes, ont offert au chantier un chêne que l'orage avait jeté au sol.

Intérêt marqué encore des compagnons du tour de France. Grâce aux contacts étroits qu'ils entretiennent avec l'entreprise Asselin, ils se sont déplacés au printemps dernier, pour voir et débattre. L'idée ? Rendre à Rochefort la maison des compagnons que l'histoire lui a fait perdre. On y enseignerait la taille de pierre et l'assemblage des charpentes, tout l'art de bâtir.

Ce projet de « cayenne » enthousiasme les membres de l'association qui ont conscience de l'attractivité de la frégate en devenir. La pression médiatique enfle. Grâce à l'« Hermione », la télévision, les magazines nationaux savent désormais situer Rochefort sur une carte, autrement qu'en prenant La Rochelle pour amer. Leurs reporters débarquent, photographient, racontent et renvoient l'image d'un destin croisé avec la marine nationale, avec le tourisme et aussi avec les Etats-Unis. « Outre-Atlantique, cinquante-deux villes portent le nom de La Fayette. Il est un héros, là-bas, explique Maryse Vital, permanente de l'association. Nous avons quelques contacts, mais n'avons pas encore engagé un travail de fond dans cette direction. Chercher des mécènes, de l'argent aux USA coûte cher. Il nous fallait d'abord ancrer le projet en France. » Il y a deux siècles, le marquis de La Fayette écrivait l'histoire à l'envers. Avant d'embarquer sur l'« Hermione », il avait dû convaincre Louis XVI de financer une expédition pour soutenir la cause américaine.

27 septembre 1998

Ter-mi-née!

Par Didier Piganeau

La « carcasse » de « l'Hermione » est terminée. On a posé hier l'étrave de la frégate.

Il y aura encore quelques mois de travaux avant de commencer la nouvelles tranche, mais disons que, depuis hier, l'ossature de « l'Hermione » est globalement terminée. Après la pose des soixante-deux couples, ces lyres géantes qui vont supporter le bordage (la coque proprement dite), on a mis en place hier après-midi - evant des centaines de personnes, des personnalités locales et des journalistes (dont ceux de « Thalassa »), l'étrave du navire, un montage de pièces de bois de 1,4 t, ainsi qu'un « remplissage » de 700 kilos entre le premier couple (mais le dernier posé !) et l'étrave.

Comme toujours, une manoeuvre parfaitement réglée et dirigée de main de maître par Jacques Hay, le chef de chantier. L'étrave, soulevée par le pont roulant, s'est élevée à quelques mètres au dessus du sol avant de s'emboîter au millimètre prés dans le prolongement de la quille. Quelques minutes plus tard et moyennant une manoeuvre supplémentaire rendue un peu compliquée à cause des câbles métalliques retenant l'étrave, les charpentier ont encastré avec la même précision la deuxième partie.

Désormais, avec cette étrave qui la termine, « l'Hermione » a sa silhouette définitive, à la fois gracieuse et puissante. Le visiteur a devant les yeux l'esquisse de la frégate. Quarante-quatre mètres de long! Avec un peu d'imagination, il peut déjà la voir fendre les flots...

Gracieuse et puissante

Jean-Louis Frot puis Bénédict Donnelly, président de l'association « Hermione » - La Fayette, puis Raymond Labbé, le technicien de la marine en bois, ont pris le micro pour un petit commentaire. « C'est tout un symbole que la pose de l'étrave, a signalé Raymond Labbé qui a également rendu hommage à l'équipe Asselin qui, depuis le début du chantier en 1997, fournit un travail irréprochable et de haute précision. » Dans les semaines qui viennent, seront posées des allonges d'écubier, des pièces qui vont combler le vide encore existant entre le premier couple et l'étrave et qui prendront appui sur les bois installés hier.

Voici quelques semaines, l'association « Hermione » - La Fayette et l'entreprise Asselin ont signé un nouveau contrat (lire ci-dessous) pour une nouvelle tranche de travaux qui commenceront au début de l'année 2000. Incontestablement, hier, on a tourné une page de la construction de « l'Hermione », et ceux qui étaient présents à l'événement ont eu le sentiment d'assister à un instant important dans l'histoire de « l'Hermione ».

05 avril 2002

L'« Hermione » tient bon le cap

Par Didier Piganeau

Presque à mi-parcours, le chantier de l'Hermione commencé en 1997 se déroule conformément aux prévisions.

Le point avec Bernard Moreau du CRAIN.

Au Centre de recherche d'architecture et d'industrie navale (CRAIN), on ne connaît Bernard Moreau que sous son pseudonyme de Biniou. Biniou est un spécialiste de la marine ancienne, et à ce titre, conseiller au CRAIN, organisme chargé de régler toutes les questions techniques pour la reconstruction de l'Hermione.

En ce printemps 2002, nous voici pratiquement à mi-parcours du chantier de la frégate de La Fayette. Officiellement commencée le 4 juillet 1997, elle doit être terminée en 2007 pour effectuer un voyage inaugural jusqu'à Boston de l'autre côté de l'Atlantique.

Chaque mois a lieu une réunion de chantier avec les responsables de l'association Hermione-La Fayette, maître d'ouvrage, l'entreprise Asselin, maître d'oeuvre et des spécialistes du CRAIN. Le but étant de faire le point sur les travaux réalisés pendant les trente jours écoulée en tenant compte bien entendu de l'aspect financier (les factures sont scrupuleusement examinées) et de prévoir ceux à réaliser dans les trente jours à venir, de sorte que l'on sait exactement, à la cheville et à l'euro près ou en est le travail...

Cette fois, il est question d'écrous en bronze. Biniou et des techniciens du CRAIN ont effectué des tests de résistance sur ces pièces. Plusieurs modèles étaient envisagés, finalement, c'est le plus simple -et le moins cher- qui s'avère le plus adapté. « Mine de rien, on économise un peu plus de 50 centimes par écrou et à la fin du compte ça finit par faire une certaine somme » commente satisfait Biniou...

Un peu de retard

A cause d'une petite difficulté d'approvisionnement en bois très courbe, le chantier a pris un peu de retard. « Trois fois rien » rassure Biniou « ça sera vite rattrappé ». En 5 ans, tout s'est déroulé comme prévu. Bien sûr il a fallu s'adapter à certaines situations. « L'entreprise Asselin, spécialiste en charpente, sait régler tous les questions techniques ». Dernièrement une nouvelle étuve destinée à ceintrer au maximum des pièces déjà courbes a permis de trouver des solutions à pas mal de problèmes.

« Ce qui nous préoccupe le plus pour le moment, c'est la question de la navigation » assure Biniou. « Au départ nous étions parti sur l'idée d'une sorte de musée flottant construit à l'identique de la frégate de La Fayette. Dès lors que ce bateau est appelé à naviguer, il faut se plier à un certain nombre de contraintes de sécurité. Jean-Jacques Tard, arrivé au CRAIN il y a quelques mois est chargé d'étudier tout cela avec les Affaires maritimes et le bureau Véritas ». Et dans ce cas, l'Hermione ne coupera pas à des cloisons étanches, à des compresseurs, à des moteurs extérieurs, à une réservoir à mazout, à des pompes à un système de protection contre l'incendie; bref à tout un matériel un peu anachronique dans un bateau du XVIIIe siècle...

17 novembre 2003

Au tableau d'honneur

Par Sylvain Cottin

Les charpentiers viennent d'emboîter les quatre tonnes du tableau sur la charpente de la frégate. Sur le chantier qui a déjà accueilli 1,3 million de visiteurs, le compte à rebours est lancé.



Quatre tonnes de chêne. 5 200 heures de traçage, de taillage, de fabrication et d'assemblage. Pour quarante minutes d'émotion et de craintes. Au son des fifres et des tambours, tout ce que le chantier de l'« Hermione » compte de charpentiers a retenu son souffle vendredi soir pour la pose du tableau arrière du navire. Un exercice de haute voltige afin de sceller une forme qui -depuis- est devenue une véritable silhouette. Sur cette charpente massive viendront peu à peu s'ajouter les éléments d'un décor qui donnera sa signature visuelle à la frégate.

Plus qu'une étape technique, la pose du tableau est aussi, pour le responsable de l'association « Hermione »-La Fayette, le signal d'un compte à rebours intimidant. Selon le calendrier annoncé le 1^{er} janvier 1997, l'« Hermione » devait être mise à flots en 2007. Mais, six années après l'inauguration du chantier, certains redoutent que l'ampleur du défi ne retarde d'un ou deux ans le trajet initiatique jusqu'à Boston. Pourtant, en commentant le survol du tableau suspendu au palan, Benedict Donnelly a voulu rassurer les quelques privilégiés invités à contempler l'opération. « La pose du tableau est un aboutissement, mais c'est surtout un poids de départ, assure le président de l'association. 1997... 2007, ces deux dates sont gravées dans nos cœurs et dans nos mains. Nous devons réussir ce défi. »

Mue perpétuelle. Mais si l'« Hermione » historique avait, au XVIIe siècle, été bâtie en quelques mois grâce au travail acharné de quelque 600 ouvriers, son héritière profite aujourd'hui d'une popularité croissante au fil des années de construction. 1,3 million de curieux passés par le tiroir-caisse du chantier depuis 1997. Soit près de 50 % de la somme investie jusqu'à présent. Et la mue perpétuelle de l'« Hermione » devrait encore assurer l'affluence pour les années à venir. On vient à l'« Hermione ». On y revient. Et le spectacle n'y est jamais le même. « Avec la fermeture de la charpente arrière du navire, ce sont de nouveaux corps de métier qui vont se succéder sur le chantier, promet Benedict Donnelly. Il va désormais falloir construire les mâts, les ponts, les voiles, le cordage, les canons... »

Coûteuses perspectives que les différents élus présents vendredi ont tenu à assumer en public. De la ville de Rochefort jusqu'au Conseil général et à la région, le financement est assuré jusqu'en 2005. S'engageront ensuite de nouvelles négociations, un nouveau défi. Le temps aussi pour Rochefort de réfléchir à la réalisation de cet « écrin » annoncé par le maire Bernard Grasset, pour que le grand arsenal de la ville reste définitivement le port d'attache de l'« Hermione ».

31 août 2004

Un rêve au long cours

Par Véronique Fourcade

Le chantier-exposition de la frégate est l'une des attractions touristiques majeures de la ville. La construction progressant, l'envie de voir voguer le bateau démange.



En arrivant à Rochefort, devant les panneaux publicitaires signalant la visite de l'« Hermione », bien des parents se sont entendu dire : « C'est une exposition sur Harry Potter ? » Le prénom de la copine du petit sorcier anglais a contribué à populariser le chantier-exposition rochefortais. Peu de chance de croiser l'héroïne de J.K. Rowling (ou celle de Racine) sur les rives de la Charente, même si on évoque parfois une dose de sorcellerie pour faire avancer un tel chantier : la reconstruction à l'identique de la frégate qui transporta La Fayette au secours des indépendantistes américains.

« Miracle ».

Plutôt que de sorcellerie, il faut parler ici de magie : l'un des **sister-ships** (1) de l'« Hermione » avait d'ailleurs été baptisé la « Fée ». Cette dimension fantastique se retrouve dans l'émerveillement du public, bluffé par l'imposante coque de bois, réalisée dans les lieux mêmes qui ont vu naître l'original en 1779. Magique aussi l'image des charpentiers rendus minuscules dans l'énorme carcasse, tels les nains ouvriers des contes de fées.

Pour les promoteurs du projet, le prodige est quotidien depuis qu'a commencé l'aventure de l'association « Hermione »-La Fayette au début des années 1990. Benedict Donnelly, le Franco-Américain qui la préside aujourd'hui, parle lui de « miracle » : « On n'avait pas d'argent, pas de plans, et on n'était même pas sûrs de la légende de La Fayette. » L'écrivain Gilles Perrault a réhabilité l'amiral dans l'histoire de France, le Congrès américain l'a distingué en 2002 en lui décernant la citoyenneté d'honneur au même titre que Churchill et Mère Teresa... La valeur du symbole est devenue évidente au fur et à mesure que l'on redessinait le bateau à partir des devis d'époque, de plans partiels et de cotes relevées par la Royal Navy sur un navire de la même famille.

1,4 million de visiteurs. Depuis l'ouverture du chantier au public, en 1997, 1,4 million de visiteurs ont payé leur billet, contribuant ainsi à la construction du bateau : environ 50 % du budget de reconstruction sont assurés par les entrées. L'euphorie des premières années, lorsque la charpente étalait ses belles courbes au public, avait attiré jusqu'à 258 000 personnes en 1999. Aujourd'hui, avec l'avancement de la coque, on a perdu en visibilité sur la structure intérieure du bateau. Toutefois, le cap des 250 000 visiteurs devrait à nouveau être franchi. A l'accueil, on note en particulier le retour de touristes venus il y a quelques années, soucieux de prendre la mesure de l'avancée des travaux. Pour encourager ce regain d'attractivité, le sens de la visite a été revu, une nouvelle passerelle, plus haute, a été édifiée, qui permet une vue plongeante sur la structure.

Bateau du XVIIIe, chantier du XXIe

En 1779, l'« Hermione » était sortie en un an du chantier rochefortais. Le livre d'or témoigne de l'incompréhension de nombreux visiteurs sur le temps nécessaire, deux siècles plus tard, pour arriver au même résultat. L'impatience de voir flotter le navire se heurte aux réalités du XXIe siècle : purement historique, touristique et culturel, le projet de l'« Hermione » avance au rythme des aides, des parrainages... Il faut encore trouver 4 millions d'euros pour terminer le bateau.

Maryse Vitale, déléguée générale, n'est pas pressée de voir arriver le jour d'automne 2008 où l'« Hermione » prendra la mer vers Boston. « Le chantier de construction est un levier puissant pour le tourisme rochefortais. La ville pourrait beaucoup la regretter quand l'"Hermione" ne sera plus là... » Malgré les problèmes techniques rencontrés, en particulier dans la rétractation des bois, ce temps qui ne presse pas est un privilège apprécié de ceux qui travaillent à titre professionnel ou bénévole pour l'association « Hermione ». « Cela va complètement à l'encontre de l'emballement de notre époque, où il faut aller toujours plus vite », s'enthousiasme Benedict Donnelly. Un tel luxe dans la société actuelle, cela confine aussi à la magie !

(1) Navire-jumeau, autrement dit frégate de la même famille, avec construction sur des plans identiques. »

13 avril 2005

Un petit canot version XVIII^e siècle

Par Véronique Fourcade

La plus petite des trois chaloupes qui équiperont la frégate flottera très bientôt en Charente. Elle est l'oeuvre de deux jeunes artisans, Anne Renault et Alexandre Genoud installés à Fouras.



Pour voir voguer l'« Hermione », il faudra attendre encore trois ans, dans le meilleur des cas. Pour maintenir l'intérêt du public, plus nombreux que jamais en 2004, l'idée à germer de mettre à l'eau une pièce flottante qui fait partie intégrante de l'armement de la frégate : le « petit canot » (prononcer « canotte »). Cette chaloupe servait aux liaisons entre le navire et la terre ferme. L'annexe mesure tout de même 6,50 mètres de long et pèse 700 kg. Sa balade inaugurale est programmée le 11 juin, jour de la réunion annuelle des adhérents de l'association Hermione-La Fayette.

Les techniques des vieux maîtres voiliers bretons. Des plans ont été établis à partir des données historiques disponibles. La réalisation du canot a été confiée à un charpentier de marine indépendant, Alexandre Genoud tandis que la confection des voiles revenait à sa compagne Anne Renault. Depuis l'été dernier, les deux artisans sont installés à proximité de la forge pour que le public puisse les regarder travailler.

Anne Renault a bouclé son travail en deux mois : assembler des toiles avec des techniques apprises des vieux maîtres voiliers bretons. « Des pays comme la Hollande sont très pointus dans ce domaine de copies à l'identique de voiles du XVIII°, XIX°... En France, les productions de matière première ont souvent disparu. C'est le cas du chanvre. On peut le faire venir d'Inde mais la qualité, le tissage sont différents. Quant au savoir-faire, celui de l'assemblage à la main, il n'existe plus du tout ». Passionnée par l'histoire de la voilerie autant que par sa dimension manuelle, elle a longtemps travaillé au port-musée de Douarnenez. Aujourd'hui installée à son compte, la jeune femme se présente comme « voilier ». Elle travaille pour des collectionneurs et vient de déménager son atelier à Fouras, dans un bâtiment qui abrite également Alexandre Genoud.

Le plaisir du charpentier. Jusqu'ici ce Suisse qui a appris la charpente de marine en Grande-Bretagne a concentré son activité sur le petit canot, avec l'employé qu'il a recruté directement sur le chantier de l'« Hermione », Arnaud Gibouin. « Nous avons eu des problèmes d'approvisionnement en bois. Trouver des chênes courbes, qui soient suffisamment secs, ce n'est pas évident quand on ne s'y est pas pris l'avance. En fin de compte, on est allé chercher ce bois dans la Sarthe... » Qu'importent ces questions d'inted'intendance à côté du plaisir de manier les bases du métier de charpentier de marine. « Chacun des gestes fait ici est utile à la formation. On ne fait pas ça par passéisme ou nostalgie. Tous les gars qui auront bossé sur l'« Hermione », auront un bagage en or ».

D'ici quelques semaines, le mat du petit canot sera dressé et la voile hissée. A bord, huit postes de rameurs et trois ou quatre passagers... Les places seront chères! »

13 juin 2005

Le faux pont est achevé

Six employés dans les ateliers et quatre à la maîtrise d'oeuvre ainsi que quatorze charpentiers, travaillent actuellement sur le chantier exposition.

Guy Ribadeau-Dumas, architecte naval maître d'oeuvre du projet fait le point sur l'avancement du chantier : « Nous réalisons les ponts, en partant du bas vers le haut. Le faux pont est achevé et on est en train de « construire le pont de batterie et le pont de gaillard. Comme ces deux-là sont exposés à l'eau, ils devront être étanchéifiés par un calfatage à base d'étoupe et de brai, un genre de goudron qui se pose à chaud. Nous utilisons du pin d'Oregon, en provenance des Etats-Unis, qui est semblable à celui qui était utilisé à l'époque. En France, on ne trouve plus que du pin maritime dont la longueur et la section ne conviennent pas ».

Le bordage (planches qui recouvrent l'intérieur de la membrure) est achevé et la cale en en cours d'achèvement. Parmi les tâches en préparation, la partie avant de l'étrave et les carlingues de mat, composées de deux longerons et de renforts latéraux. L'atelier bois est lui en train de préparer les affûts de canons. Ceux-ci seront en aluminium ou en fonte, bien plus légers que les originaux. Ils ne seront en aucun cas opérationnels, hormis pour dégager des sons et de la fumée pour une mise en scène d'époque par exemple.

Le petit canot est l'une des trois annexes qui armaient l'« Hermione ». Deux autres restent à réaliser : le grand canot, de 8 mètres et une chaloupe de 10 mètres. « Leur construction est différée », indique Guy Ribadeau-Dumas qui en a dessiné les plans. « Nous devons accélérer sur la frégate ».

31 août 2005

L'ancre et un canon sortis de l'eau

L'ancre et un canon de la frégate qui coula au large du Croisic (Loire-Atlantique) en 1793 ont été remontés à la surface. L'étude de ces éléments est essentielle pour la reconstruction.

Pendant qu'à Rochefort, les charpentiers qui travaillent sur le chantier-exposition de « l'Hermione » installent les affûts de canons sur la réplique de la frégate, une équipe de plongeurs vient de sortir de l'eau, au Croisic, sur les lieux du naufrage du navire, l'un des canons qui l'armaient. Hier, des tentatives pour récupérer un deuxième canon étaient encore en cours dans le cadre d'une campagne de fouilles, menée par une équipe de plongeurs et scientifiques sous l'égide du Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines. Elle a également permis de remonter à la surface l'ancre de 1,6 tonnes ainsi que diverses pièces comme les ferrures de gouvernail ou un socle en bronze dont l'utilisation est encore indéterminée.

A la tête de l'expédition d'une quinzaine de scientifiques, Michel Vasquez, le passionné de l'histoire de la marine à voile qui le 22 juillet 1984, plongeant avec deux collègues, fut le premier à mettre la main sur l'ancre, le canon et un « tumulus ». Des recherches effectuées aux côtés de Marc Fardet, le conservateur du service historique de la Marine (1) à Rochefort, confirmèrent à l'archéologue sousmarin qu'il avait trouvé l'épave de « l'Hermione ».

Michel Vasquez a nourri, vingt ans durant, l'espoir de revenir sur le site du plateau du Four où gisent les vestiges et de remonter à la surface ceux qui pouvaient l'être, notamment la monumentale ancre de 4,30 mètres de long et deux canons. Une première tentative en 2004 a échoué à cause d'un mauvais temps persistant. Pour cette deuxième campagne, les plongeurs ont pu atteindre leurs objectifs, non sans mal. Ils ont d'abord dégagé sur le plateau du Four, par 4 à 6 mètres de fond, une aire de 200 m2. Algues et amas rocheux ont été coupés et déblayés. Les objets à remonter ont ensuite subi un traitement qui doit éviter qu'ils ne soient endommagés.

Des données essentielles à recueillir.

Guy Ribadeau-Dumas, l'architecte naval qui supervise la reconstruction de « l'Hermione », était sur place samedi en début d'après-midi lorsque l'ancre a été relevée à l'aide de ballons-parachutes. Il était l'un des spectateurs les plus avides à regarder arriver sur terre ces pièces essentielles à la reconstitution. « Cela n'a pas été facile. Vendredi, le système de ballons s'est révélé insuffisamment efficace. Après adaptation, samedi, l'opération a réussi ».

Après la séance photos, l'ancre et le canon ont été replacés dans des bassins d'eau de mer et seront transférés à Nantes où un laboratoire spécialisé, Arc'Antique, doit se charger de leur faire subir un traitement qui évitera aux paillettes de fer (pour l'ancre) et de fonte (pour le canon) de se désagréger. Ce n'est qu'après le passage dans ce bain fixateur que les pièces seront exposées à l'air libre. Elle doivent alors rejoindre le musée de Nantes.

Guy Ribadeau-Dumas attend avec impatience de pouvoir étudier de près le canon, car c'est en fonction des données recueillies que seront commandées les répliques à installer sur « l'Hermione » du XXIe siècle. « Celles-ci seront en aluminium ou fonte légère, bien moins lourdes que les canons d'origine qui avaient dangereusement affaissé le pont de la frégate ».

L'architecte naval est aussi avide d'informations sur les lests qui stabilisaient le bateau et qui feront l'objet d'une prochaine campagne de fouilles.

(1) Ce service se nomme désormais « Service historique de la défense, département marine ».

04 octobre 2005

Aux États-Unis, sur les traces de La Fayette

Par Agnès Lanoëlle

Une délégation française est en mission aux Etats-Unis. Il faut trouver 4 millions d'euros pour construire l'« Hermione », le navire de La Fayette.

Depuis hier, des membres de l'association « Hermione »-La Fayette, dont le maire de Rochefort, Bernard Grasset, sont en mission aux Etats-Unis. Objectifs affichés : séduire des investisseurs américains et récolter des fonds pour achever la construction de l'« Hermione », le navire de La Fayette, reconstruit depuis 1997 en bord de Charente, à Rochefort. Quant à savoir si la délégation française choisit le moment opportun pour se rendre aux Etats-Unis, dont la côte sud vient d'être dévastée par deux ouragans successifs, seul l'avenir le lui dira. Prévu de longue date, le voyage a notamment pour étape Annapolis, où se tient un très gros salon nautique. L'association doit même y tenir un stand. Le reste du programme s'annonce particulièrement chargé.

De Boston à Washington en passant par New York, les Français ont prévu d'aller à la rencontre de business clubs, de sénateurs et de mécènes pour leur raconter la fabuleuse histoire de l'« Hermione » et l'ambitieux projet d'une petite ville de province qui a un jour rêvé de reconstruire à l'ancienne la frégate de La Fayette. « Il s'agit de se faire connaître, de prendre tous les contacts possibles et surtout de ne pas laisser tomber derrière », explique Maryse Vital, déléguée générale de l'association.

4 millions d'euros.

Car il devient urgent de boucler le budget. L'échéance de fin de travaux arrive à grands pas. Le chantier a commencé en 1997, et la livraison est toujours prévue pour 2007-2008. Il y a quelques mois, les membres de l'association se sont mis autour de la table pour faire les comptes. Sans surprise, l'argent manquait, mais certainement au-delà de ce qu'ils avaient imaginé. Où trouver dans les mois à venir les 4 millions d'euros nécessaires pour achever la construction du navire, qui devrait coûter au total 15 millions ? Dans un premier temps, l'association a voulu lancer l'idée d'un club de « Grands Partenaires ». Le principe : obtenir l'accord de dix grandes entreprises qui accepteraient de soutenir le projet à hauteur- de 400 000 euros chacune. Malgré de nombreux contacts, seules les Galeries La Fayette ont accepté à ce jour de se lancer dans l'aventure, en apportant officiellement leur soutien financier au mois de juin dernier.

Un Américain à Rochefort.

En attendant que d'autres investisseurs français se déclarent — l'association pense notamment à certaines grandes maisons de vins et spiritueux —, ses membres ont donc choisi d'aller voir du côté des Etats-Unis. Un comité de relations franco-américaines est en cours de création. Il rassemblerait des personnalités connues des deux côtés de l'Atlantique et aurait pour mission de faire du lobbying. Mais, surtout, l'association doit rapidement constituer deux structures juridiques aux Etats-Unis pour permettre à d'éventuels mécènes américains de profiter des avantages fiscaux liés au mécénat en vigueur dans leur pays. « Il ne faut plus attendre que ce soient eux qui viennent vers nous. Il faut aujourd'hui nous donner les moyens financiers et humains pour aller chercher ces investisseurs », commente Maryse Vital. Cet été, un riche avocat américain en vacances en Charente-Maritime aurait eu le coup de foudre pour l'« Hermione ».

Une passion qu'à Rochefort on aimerait bien voir se concrétiser sous forme d'espèces sonnantes et trébuchantes.

07 octobre 2006

Proue du navire : la chasse au lion

Par Sylvain Cottin

Historiens et sculpteurs vont devoir mener une véritable enquête afin de réinventer le tableau arrière et le lion qui ornait la figure de proue du navire.



La peinture est aussi sombre qu'ancienne, les flots balayés par le soleil couchant et la fumée des canons. Il faudra pourtant faire avec cette toile composée en 1781 par Rossel, au soir du terrible combat de Louisbourg. Exposé au musée de la marine, elle reste à ce jour la seule illustration connue de l'« Hermione », une source d'inspiration ténue pour les artisans qui s'apprêtent à sculpter le tableau arrière et surtout figure de proue de l'« Hermione ».

Après des années de très gros œuvre, le chantier flirte donc avec ses premiers travaux de finition. Avant cet été, un premier modèle du lion qui ornait l'avant de la frégate devrait ainsi être réalisé devant les visiteurs. Un casse-tête autant qu'une performance, à mi-chemin entre le strict respect de sources et l'interprétation. « Nous savons que la figure de proue était un lion de trois mètres de haut, mais c'est tout », explique Maryse Vital, la déléguée du chantier de reconstruction. « Est-ce qu'il montrait ses dents, ses griffes... c'est un mystère! A l'époque en revanche, la figure de proue était assez standardisée sur ce type de bateaux. Comme par exemple sur la "Concorde", le sistership de l'« Hermione », qui arbore également cet animal. Il en reste quelques modèles dans les musées. En feuilletant les livres de bord, nous devrions également pouvoir glaner quelques renseignements. L'un des feuillets évoque notamment le "blason que le lion tient entre ses pattes". Et pour le tableau arrière, ce sera encore plus flou. On n'en connaît rien, sinon sa forme. »

Un mystère.

Après ces investigations historiques, une première esquisse de l'architecte sera soumise aux historiens. L'appel d'offre aux sculpteurs suivra leur verdict. « Au début de la reconstruction, nous avions reçu beaucoup de candidatures », poursuit Maryse Vital, « nous allons reprendre contact avec eux ».

Au-delà de cette croisade artistique, le chantier de l'« Hermione » change aussi peu à peu d'aspect, et s'agrandit. D'ici quelques jours, quelques semaines, plusieurs travaux inédits seront ainsi lancés. Pêle-mêle la fabrication du grand canot, les finitions des vergues ou le tournage des roues d'affûts et la réalisation des premières voiles. Plus démesurée encore, la finition des hunes (1) et des mâtures laissera d'ici la fin de l'année entrevoir la frégate sous une autre échelle. Probablement réalisés en Bretagne, les mâts seront tous en revanche assemblés et collés à Rochefort. Le plus haut des trois s'élevant à plus de cinquante-quatre mètres au dessus du niveau de la mer...

(1) Plate-formes installées dans la mâture.

12 avril 2007

Hennessy aide l'« Hermione »

Par Véronique Fourcade

L'aventure de la reconstruction de la frégate de La Fayette a reçu le soutien de la branche vins et spiritueux du groupe LVMH.

« Notre implication pour l'"Hermione", ce n'est pas du marketing, c'est du pur mécénat. » Christophe Navarre, PDG de Moët Hennessy, tient à la distinction. Laquelle s'impose d'ailleurs d'elle-même : les centaines de milliers d'euros que son entreprise s'engage à donner pour les quatre années à venir ne produiront pas dans l'immédiat de retour sur investissement (1). D'autant que la reconstruction à l'identique de la frégate du XVIII dans les formes de radoub de Rochefort a pris du retard.

Le projet, confronté à des problèmes d'approvisionnement en bois, devrait durer treize ans au lieu de dix prévus à l'origine. Le contretemps est loin d'être vécu comme une catastrophe : la visite du chantier par 250 000 personnes chaque année apporte aussi des subsides et constitue pour la ville une aubaine touristique. Le but ultime de l'aventure de la reconstruction de l'« Hermione », le voyage inaugural entre la France et les États-Unis, aura vraisemblablement lieu en 2011.

Aux enchères.

Cette traversée, que La Fayette avait effectuée en trente-huit jours, fait partie intégrante de la convention de mécénat : de très vieux cognacs et des millésimes historiques seront embarqués et ces flacons de collection seront vendus aux enchères au profit de la reconstruction du quartier français de la Nouvelle-Orléans sinistré par le cyclone Katrina.

La branche vins et spiritueux du groupe LVMH (Louis Vuitton Moët Hennessy) trouve son intérêt dans les symboles véhiculés par l'« Hermione » du XXIe : le défi humain, l'esprit de conquête, la célébration de la réussite française aux États-Unis. En plus du fait que Vuitton a depuis longtemps associé son nom au monde de la navigation à voile.

Hennessy place aussi ce mécénat sous le signe de l'histoire : Richard Hennessy, le fondateur de la maison de cognac éponyme, était un contemporain de La Fayette. Ses eaux-de-vie quittaient leur région de production par la Charente et arrivaient à Rochefort avant de prendre la mer. Marie-Geneviève Jouannet, documentaliste et historienne de la maison Hennessy à Cognac, s'est plongée dans les archives à l'occasion de cette convention de mécénat.

Le goût de La Fayette.

Divers documents citent les livraisons au magasin aux vivres de Rochefort, où étaient entreposées les denrées destinées à être embarquées. À force de recherches, l'archiviste a mis la main sur les documents qui laissent penser que La Fayette goûta du cognac Hennessy. Et que la maison Hennessy avait entendu parler de l'« Hermione » bien avant d'être invitée à financer sa réplique : une lettre datée de 1780, année du départ de La Fayette pour Boston, signée de l'agent maritime de Hennessy en Amérique et adressée à l'associé de Richard Hennessy, relate le combat de l'« Hermione » avec une grosse frégate anglaise sur les côtes de l'Amérique.

L'original de la lettre trônait mardi soir aux côtés de la maquette de l'« Hermione » dans les jardins de la résidence de l'ambassadeur des États-Unis en France, où était célébrée cette convention de mécénat. Sir Craig Stapleton et François Bujon de l'Estang, ambassadeur de France aux États-Unis, se sont impliqués personnellement dans le projet de l'« Hermione ». Le premier en visitant le chantier rochefortais et en épousant sa cause au nom de l'amitié franco-américaine, le second en devenant président de l'« Hermione » en Amérique, association qui doit trouver des fonds supplémentaires en vue du voyage vers Boston en 2011.

(1) Moët Hennessy garde secret le montant exact de son engagement. Les grands partenaires de l'association Hermione-La Fayette sont sollicités à hauteur de 400 000 euros (100 000 euros par an durant quatre ans).

30 juin 2007

Canot, guibre et compagnie

Par Véronique Fourcade

La réunion annuelle des adhérents est l'occasion festive de montrer la progression du chantier.

Cette année, la guibre et le grand canot sont à l'honneur.



C'est la fête annuelle de l'Hermione : l'assemblée générale des adhérents à l'association Hermione-La Fayette, soit environ 3 500 amoureux de vieux gréements qui viennent prendre des nouvelles de leur frégate préférée.

La grand-messe se déroule en trois temps : une réunion d'information, chiffrée et argumentée, qui permet à Maryse Vitale de faire le point sur l'année écoulée et sur les perspectives attendues. Le président, Benedict Donnelly, ou l'architecte naval Guy Ribadeau-Dumas, donnent aussi les orientations et précisions que ne manque pas de demander un public attentif.

À l'entracte, les adhérents sont invités à pique-niquer en musique dans les jardins de la corderie. Vers 15 heures, les adhérents et les Rochefortais sont conviés à la mise à l'eau du grand canot.

L'avant en forme.

L'événement de cette réunion 2007 a toutefois été réservé à un comité restreint, pour des raisons de sécurité. Il a été programmé hier soir, vendredi, pour conjuguer les emplois du temps des charpentiers travaillant sur le chantier, la présence des administrateurs et des personnalités. À la manoeuvre, Jacques Haie, chef de l'équipe de charpentiers de l'entreprise Asselin. Le groupe qu'il dirige a passé 3 000 heures sur la guibre, structure qui s'emboîte sur la coque, à l'avant du bateau et qui soutiendra le mât de beaupré.

Ce n'est pas l'élément le plus compliqué que nous ayons eu à réaliser, explique modestement Jacques Haie. Il a tout de même fallu assembler une quinzaine de pièces différentes, réalisées pour l'essentiel en chêne, et dont le poids total avoisine les 3,5 tonnes!

Il n'y a pas de géométrie dans l'espace ici. Ce qui sera plus intéressant techniquement, ce sont les courbes de digon qui tiennent la guibre mais qui seront réalisées plus tard , insiste Jacques Haie. Il compte 10 années passées au service de ce chantier spectaculaire. Depuis le temps, j'ai appris que ce ne sont pas les plus grands ensembles les plus compliqués. C'est souvent dans les petits morceaux que c'est dur.

Dur aussi, pour les charpentiers et compagnons qui s'investissent dans le bateau, de se faire à la pression médiatique. C'est dans ce domaine que le chef d'équipe dit avoir le plus d'appréhension. La technique, il trouvera toujours des solutions, mais causer aux journalistes ou répondre aux nombreuses sollicitations du public, ce n'est pas vraiment son truc. "Moi, mon souci, c'est la sécurité. Pour les gars et pour les visiteurs. J'ai la hantise de l'accident". Une hantise plus présente encore lorsqu'il s'agit d'installer 3,5 tonnes à 10 mètres de hauteur comme ce fut le cas hier soir avec la guibre.

06 mai 2008

L'« Hermione » revisite l'histoire

Par Agnès Lanoëlle

Reconstruite le plus fidèlement possible depuis dix ans à Rochefort, la célèbre frégate de La Fayette sera pourtant équipée d'un moteur, de l'électricité, de canots de sauvetage... pour naviguer.



La vie à bord comme autrefois... ou presque. Les passagers qui embarqueront dans quelques années à bord de l'« Hermione », frégate reconstruite à l'identique à Rochefort, auront certainement un peu plus de chance que les marins du XVIIIe siècle qui n'étaient pas toujours assurés d'arriver vivants à bon port. Reproduite le plus fidèlement possible selon la volonté de l'équipe qui porte le projet, L' « Hermione » version XXIe siècle ne pourra cependant jamais être totalement la même que celle sortie du chantier il y a plus de trois siècles.

Au risque de choquer les âmes sensibles et certains historiens, la nouvelle « Hermione » ne prendra pas la mer pour livrer bataille mais pour transporter de paisibles voyageurs. « Nous devons mettre en place des conditions de vie différentes de l'époque pour des questions de sécurité et d'hygiène. Il s'agit bien d'une reproduction à l'échelle mais qui ne restera pas dans le port. « l'Hermione » n'a jamais été pensée pour être un musée », assure Laurent Da Rold, directeur de projet.

Depuis un an, cet ancien directeur technique des chantiers Fountaine-Pajot, a en charge de suivre l'évolution du chantier dans sa globalité, de la recherche de fournisseurs à l'homologation du navire en passant par la gestion de la conception. Mais aussi de résoudre l'épineux dossier des entorses à l'histoire. Car si la coque du bateau est bien réalisée en bois de chêne, les gréements en fer pur et les 25 000 clous en bronze, l' « Hermione » devra forcément subir de nombreuses adaptations.

Un défi d'autant plus difficile à relever que les seuls plans du navire à la disposition des historiens, des architectes et des spécialistes de l'histoire maritime, sont issus d'un relevé de côtes réalisé par des Anglais. « Les spécialistes s'étripent encore pour savoir s'il y a 26 ou 28 sabords », explique Laurent Da Rold. À elle seule, l'homologation (en cours) du navire auprès des affaires maritimes et du bureau Veritas impose de nombreuses modifications inéluctables. Contrairement à l'originale, la reproduction sera ainsi équipée d'un moteur « pour être capable de remonter au vent et d'effectuer les manœuvres de mouillage », poursuit le spécialiste.

On trouvera à bord des canots de sauvetage, des gilets ou encore des harnais. Certaines pièces seront carrément rajoutées comme ces rambardes sur le pont qui éviteront les chutes par dessus bord. Les cabestans, autrefois très dangereux, seront sécurisés. Enfin, à l'eau sextant et boussole. L' « Hermione » sera équipée d'un GPS (système de géolocalisation par satellite) et de tous les instruments de navigation moderne existants.

Electricité, douches et plaques de cuisson.

Au quotidien, les futurs passagers devraient apprécier un confort sommaire mais rien en comparaison de la dureté que vivaient les matelots de La Fayette. Sans leur promettre un confort trois étoiles (les passagers dormiront tout de même dans des hamacs), la frégate devrait assurer à ses futurs hôtes des conditions de navigation très supportables voire agréables.

Outre l'électricité qui leur permettra de se faire mijoter de bons petits plats sur des plaques de cuisson, les passagers du XXI^e siècle pourront même envisager d'embarquer des crèmes glacées grâce à la présence, à bord, de réfrigérateurs et de congélateurs. Enfin, grand luxe, ils trouveront des douches et des sanitaires.

03 décembre 2008

Le cabestan a été installé sur le pont de l'« Hermione »

Par Marie-Claude Aristégui

Nouvelle étape dans la construction.

Mais il faut encore trouver beaucoup d'euros.



Cent kilos, quelque 60 personnes pour le manier et davantage lorsqu'il faut lever une ancre de 1,5 tonne. Il s'agit du cabestan, un treuil avec un axe vertical utilisé pour les manœuvres réclamant des efforts importants comme les manipulations d'une ancre ou de gréements. Cet engin impressionnant, tout rouge et tout neuf (fabriqué à Rochefort) a été posé hier matin sur le pont de batterie de l'« Hermione ». En quelques secondes, l'affaire a été réglée.

Voilà une occasion de parler à nouveau de l'« Hermione » qui, cette année encore, aura suscité l'intérêt d'environ 240 000 visiteurs. Le chantier de construction à l'identique de la frégate de La Fayette est un véritable moteur touristique. Il se poursuit à une cadence respectable, même si le retard déjà pris ne peut être rattrapé. De toute façon, l'argent manque cruellement. Ce n'est pas nouveau mais c'est toujours vrai.

Généreux américains

Cette année, la fondation américaine Florence-Gould qui finance en général des projets culturels - quatre de ses représentants sont venus en septembre à Rochefort - a accordé une jolie subvention : 500 000 euros. Cette somme permet d'alimenter les caisses mais pour achever le chantier 3 millions d'euros restent à trouver. Autant dire que les adhésions à l'association sont les bienvenues. Justement, c'est l'époque des renouvellements annuels. Via le site web, il est possible de s'engager. Précisons que le nom de chaque adhérent sera gravé sur le bateau. Et le chanceux du tirage au sort sera invité à effectuer la traversée programmée pour le printemps 2012, la frégate devant être terminée en 2011.

En attendant, c'est le magazine de Thalassa qui va s'installer à bord de l'« Hermione » pour une émission en direct, le 13 février. Pendant deux jours, 80 personnes vont circuler sur le bateau pour poser les caméras et dérouler des kilomètres de câble.

24 juin 2009

Les pompes historiques à bord de l'« Hermione »

Par Raphaël Burgos

Nouvelle étape dans la construction.

Mais il faut encore trouver beaucoup d'euros.

Le chantier de l'« Hermione » s'accélère. Pour preuve, le travail accompli par l'atelier de matelotage de la Corderie royale et du directeur de projet, Laurent Da Rold au niveau des pompes d'assèchement de la cale du bateau.

Quatre pompes servant à évacuer l'eau qui pouvait entrer dans le navire, ont été reconstruites à l'identique à une exception près. Seule petite entorse à l'histoire, ces pompes, dont chaque corps principal mesure environ 7 mètres, n'atteignent pas la membrure du vaisseau afin d'éviter de découper la coque. Néanmoins, il ne s'agit pas de pompes factices, démonstration à l'appui, les ouvriers et les artisans du chantier actionnent le mécanisme.

Cinq ou six à la manœuvre

L'eau est bien éliminée par les dalots, sortes de trous percés au niveau intermédiaire de la coque, avec un débit impressionnant. Une cuve de 400 litres aménagée dans la coque donne du réalisme à la manœuvre. À l'époque, il était rare que l'eau s'infiltre par en dessous. Ces pompes étaient utilisées pour évacuer l'eau des fortes pluies ou les lames d'eau de mer des fortes tempêtes. Sur le pont principal, il fallait onze hommes pour une telle manœuvre. Si, aujourd'hui, ils ne sont que cinq ou six, c'est parce que l'exercice n'est pas vital pour la sécurité de l'embarcation. Les pompes sont attachées aux bringuebales (ou brimbales), fixés au grand mât. Les hommes d'équipage tiraient alors sur les bouts, c'est-à-dire les cordages, afin d'écoper l'eau du navire.

En pénétrant l'intérieur du vaisseau de La Fayette, c'est une odeur de bois et d'huile de lin qui se dégage. Laurent Da Rold explique le fonctionnement des pompes et leur conception. Ce dispositif de bois et de bronze est en contact permanent avec l'eau. Son étanchéité est assurée par du cuir et du suif qui recouvre le bois à l'intérieur de la structure. En plus du poids de l'eau conservée dans des clapets d'entrée et de sortie, l'atelier de forge du chantier a conçu les contrepoids de ce système « d'ascenseur à eau ». Au total, ce sont 16 boulets de 12 (calibre du canon) cerclés de métal forgé, pesant chacun environ 6 kg, qui ont été façonnés.

Prochaine étape, la sculpture

Conformes à l'architecture de l'« Hermione », ces pompes d'assèchement ne seront pas les seules à bord. Pour des raisons évidentes de sécurité, des pompes modernes et électriques seront également installées. Il s'agit cependant de respecter une vérité historique et le rôle à bord du maître calfat, responsable de l'étanchéité du navire. Ce personnage est d'ailleurs présent lors de visites animées par les comédiens du Théâtre Tacot, présents aux mois de juillet et août. Pour la troisième année consécutive, cette troupe révèle aux travers de saynètes, des secrets sur la construction navale, la vie dans l'arsenal. Dès le 1er juillet, des visites au cœur de l'« Hermione » et du chantier seront proposées en fin de journée, du mardi au vendredi, et tout au long de la journée pendant le week-end.

Prochaine étape, en septembre, la sculpture du tableau arrière de l'« Hermione. »

08 novembre **2010**

Le défi d'un gréement 100 % en chanvre

Par Agnès Lanoëlle

Nouvelle étape dans la construction.

Mais il faut encore trouver beaucoup d'euros.



« Un chantier complexe et déterminant ». Voilà comment Jean-François Fountaine, à la tête du comité d'experts de l'« Hermione », a présenté samedi le futur chantier du gréement de l'« Hermione ». Rappelons simplement ce qu'est le gréement sur un navire : il s'agit des cordages qui tiennent le mât d'une part et qui permettent de gréer les voiles d'autre part.

« 1 500 pièces de gréement, 24 kilomètres de cordage, 11 000 heures de travail »

Sur l'« Hermione », il faut ainsi compter 1 500 pièces de gréement. Soit au total 24 kilomètres de cordage, 16 tonnes de matériaux et 11 000 heures de travail. C'est dire si le chantier est colossal. Mais là n'est pas le plus remarquable. Comme toujours avec « l'Hermione », il faut s'attendre à quelques surprises. Et cette fois encore, le moins que l'on puisse dire c'est que les experts n'ont pas fait le choix de la facilité.

Le choix du textile

Contrairement à ce qui avait été envisagé au départ, le gréément de l'« Hermione » ne sera pas en acier mais bel et bien en chanvre, exactement comme à l'époque de sa construction au XVIII° siècle. La solution d'un gréement en acier aurait été la plus simple. Des voiliers historiques à l'image du « Belem » ou du « Grand Turk » ont bien dérogé à la règle. Mais selon certains, il fallait tout de même explorer la piste de la fibre 100 % naturelle. À la tête des partisans du chanvre, Laurent Da Rold en charge de suivre le chantier de « l'Hermione » dans sa globalité et notamment de veiller au bon respect du cahier des charges. Après de nombreuses recherches et une navigation à bord du Götheborg », voilier suédois très proche de l'« Hermione », sa religion était faite.

Restait à convaincre les sceptiques. « Nous étions, à commencer par moi-même, très dubitatifs au départ. Mais le rapport de Laurent Da Rold a été très favorable au chanvre. Le conseil d'administration a fini par voter pour ce choix », raconte Jean-François Fountaine. Un « oui » à une condition : confier le chantier à des spécialistes.

Marché suédo-rochefortais

Or, en France où la filière du chanvre a quasiment disparu, aucune entreprise n'aurait pu relever le défi. C'est donc vers la Suède que les Rochefortais se sont tournés. Samedi matin, les deux dirigeants de JB Rigger, l'entreprise suédoise qui a réalisé intégralement le gréement du « Götheborg », avaient fait le déplacement à Rochefort pour signer le nouveau marché en présence d'un parterre de partenaires et de personnalités.

Mais si le choix de l'association s'est porté sur une entreprise 100 % suédoise, le futur chantier n'en sera pas moins très local. Le contrat prévoit en effet que les Suédois viennent former sur place des Rochefortais. « Il y aura bien sûr un transfert local de compétences. C'est bien à Rochefort que sera créé le chantier. Depuis le début de cette aventure, nous tenons à notre vocation de nurserie et à faire perdurer les filières », a rappelé samedi matin Benedict Donnelly, président de l'association Hermione-La Fayette.

En Europe de l'Est

La future équipe est attendue pour le mois de mai 2011. La plus grande partie du travail de matelotage et d'assemblage sera réalisé sur place et visible par les visiteurs. La fabrication des cordes en elle-même ne se fera pas en revanche en France. Pour l'heure, il est prévu que les gréeurs s'approvisionnent en Europe de l'Est où il existe encore des corderies et des filières du chanvre. À défaut de retransformer sa Corderie royale en manufacture (ce qu'elle fut il y a plus de deux siècles) Rochefort va redevenir pour un temps un haut-lieu de la fabrication de cordes en chanvre.

31 mars 2011

La frégate prête à flotter

Par Agnès Lanoëlle

La délicate opération d'étanchéité vient de s'achever. Le point sur les prochaines étapes.



N'en déplaise à une poignée de sceptiques qui se demandent encore si l'« Hermione » flottera ou pas, l'étanchéité du navire est terminée. La semaine dernière, les deux charpentiers du chantier Bernard (Saint-Vaast-La Hougue) ont donné leur dernier coup de maillet. Les deux calfateurs viennent de passer un an et vingt-deux jours sur la coque de l'« Hermione » à reproduire exactement les gestes effectués déjà par les ouvriers de la marine du XVIIIe siècle. Un fer et un maillet, tels sont les deux seuls outils nécessaires pour étanchéifier la coque d'un navire en bois.

12 kilomètres de joints, 255 kilos de chanvre

L'opération, minutieuse et physique, consiste à combler le vide entre chaque pièce de bordée par des cordons de chanvre, mélangé à du goudron. Trois siècles plus tard, la technique utilise les mêmes matériaux et les mêmes gestes. Tout le savoirfaire repose sur le bon dosage du matériau et une bonne oreille. Au total, les deux charpentiers auront posé 12 kilomètres de joints, soit 255 kilos de chanvre. Mais si la phase de calfatage s'est achevée la semaine dernière, il reste maintenant aux deux charpentiers à mastiquer. Soit encore deux bons mois de boulot.

Et après?

Présente depuis le début de la reconstruction de la frégate, à savoir treize ans, l'entreprise Ancelin réalise actuellement les deux bouteilles (comprendre toilettes) sur le pont de batterie. À défaut de passer les eaux usées par-dessus bord comme à l'époque, les architectes du projet ont dû adapter le navire aux nouvelles normes et aux besoins du XXIe siècle. Les deux cabinets de toilettes comprendront ainsi une douche chacune, voire un lave-mains pour l'une. Le luxe !

Assuré par le chantier naval des Minimes, l'aménagement intérieur, à savoir les cabines des officiers, se poursuit sur le faux-pont. Si les forgerons ont plus ou moins déserté leur atelier, ne revenant désormais qu'à l'occasion selon la demande des autres corps de métier, le chantier devrait retrouver toute son effervescence d'ici quelques semaines.

Courant avril, un sculpteur dont le nom n'est pas encore connu viendra réaliser la figure de proue : un lion « échevelé et ailé » de 3 mètres de haut. Très attendus, les gréeurs suédois (qui ont remporté le marché) devraient s'installer courant mai pour assembler le gréement, soit 25 kilomètres de cordages en chanvre. Un nouveau chapiteau sera spécialement monté pour eux.

Un travail de longue haleine puisque les gréeurs devraient rester sur place jusqu'à la fin du chantier et le début des essais en mer, programmés en 2014. Le mois de juin sera également marqué par le retour des voiliers, lesquels devraient réaliser la voile du grand hunier (soit 390 mètres carrés) et la voile du perroquet de Fougue (soit 190 mètres carrés).

23 mai 2011

Un gréement en chanvre et en feuilles de bananier

Par Agnès Lanoëlle

Arrivés la semaine dernière, les gréeurs suédois resteront jusqu'à la fin du chantier.



La Suède, ce n'est pas qu'une grande enseigne d'équipements de maison à monter soi-même. C'est aussi un savoir-faire dans le domaine des cordages en fibres naturelles. Arrivés la semaine dernière à Rochefort, Jans et Björn, patrons de l'entreprise suédoise JB Rigger, sont les dignes représentants d'un savoir-faire en voie de disparition.

Choisis par l'association Hermione-La Fayette pour leur expérience, ils s'apprêtent à passer 11 000 heures sur le chantier pour réaliser le gréement. Soit 25 kilomètres de cordages ou 16 tonnes de matériaux. La partie en bois du navire quasiment achevée, c'est donc un autre gros morceau qui commence pour l'« Hermione ». Les deux gréeurs, qui se relaieront, séjourneront à Rochefort jusqu'à la fin du chantier, à savoir au moins trois ans.

De Manille aux Pays-Bas

Dès aujourd'hui donc, le grand public va pouvoir suivre le travail du gréement en direct. Comme les voiliers, l'équipe des gréeurs a été installée sous un grand chapiteau à l'entrée de l'« Hermione ».

La première grosse livraison de cordages est attendue dans la semaine. Signe particulier : le gréement dormant (parties fixes) de plus de huit kilomètres de long ne sera finalement pas réalisé en chanvre, comme prévu à l'origine, mais en manille, tiré des feuilles de bananiers cultivés aux Philippines. « Sur le Göteborg, un trois mâts très similaire à l'« Hermione », Jans et Björn avaient réalisé un gréement 100 % en chanvre. Mais c'était il y a déjà plus de dix ans. Les sources d'approvisionnement se sont réduites depuis. Les fibres du chanvre produites aujourd'hui pour le bâtiment ne sont pas assez longues. Après deux ans d'enquête, on s'est aperçu qu'il y avait encore une production importante aux Philippines de manille tiré de l'abaca, une variété de bananier. Après une campagne mécanique de tests, on a découvert que ses caractéristiques étaient encore meilleures que le chanvre », explique Jean-Philippe Houot, spécialiste de la question.

L'ensemble des cordages arriveront en rouleaux, de la corderie Langman aux Pays-Bas. Reste que les 16 autres kilomètres du gréement courant (parties mobiles) seront bien eux réalisés à partir de chanvre cultivé aux Pays-Bas, puis filé en Belgique. Petite entorse à l'histoire : 10 % des cordages seront en synthétique pour des questions de sécurité. Avec plus de 1 500 pièces différentes, et quelques particularités de la marine française, les gréeurs suédois ont du pain sur la planche. Pour l'heure, ils prennent leurs marques. Ils effectuent un travail de maintenance sur le gréement des trois canots comme le goudronnage des cordages.

Depuis quelques jours, une odeur de térébenthine flotte au-dessus du chantier. Preuve que les gréeurs sont bien là.

20 juillet 2011

1 200 heures de travail, voilà le gouvernail

Par Julie Urbach

Hier, les visiteurs du chantier rochefortais ont assisté à la pose du gouvernail.



L'opération est minutieuse et n'a pas été répétée. Sept hommes, par la force de leurs bras, effectuent par la même occasion un geste symbolique : poser le gouvernail de l'« Hermione », à maintenant moins d'un an de la mise à l'eau de la frégate de La Fayette, reconstruite à Rochefort. Une heure et quart d'efforts et de précision a été nécessaire pour fixer la première pièce, un safran de 8 mètres de haut, le même, exactement, que celui de l'« Hermione » de 1780.

À 10 h 30, les palans à chaîne manuels commencent à résonner le long des échafaudages. Sous les yeux du public, 2,7 t de chêne font leur entrée. La pièce, d'abord retournée, est tractée et s'approche doucement de la coque. Lentement, elle se redresse, alors que le jeu autour du bateau se réduit. Presque à la verticale, il s'agit maintenant de la faire pivoter à 180 degrés, afin de l'engager dans le trou de jaumière.

« Arrête, on arrête tout! » Jacques Haie, au pied du navire, dirige ses hommes. Quelques ajustements, un déplacement d'une dizaine de centimètres, permettent à cette machine de minutie de se remettre en marche. Pour ne pas abîmer la pièce, des contreplaqués ont été placés sur les coins. Ça y est, l'immense pièce est désormais dans le bon sens, pentures en bronze et aiguillots (qui permettront au safran de pivoter) prêts à se rencontrer.

1 200 heures de travail

Le safran ne dépassera pas du fond du bateau, pour ne pas être exposé », note Laurent Da Rold, le chef du projet. Un safran tellement identique à l'original qu'il possède même cet étrange creux, tracé tout au long de la tranche. « On a la certitude que ce creux existait. Ça paraît bizarre aujourd'hui mais, à l'époque, ils devaient sûrement penser que ça favorisait l'écoulement. » Pour réaliser l'ensemble du système de gouvernail, 1 200 heures de travail ont été nécessaires, associant charpentiers et forgerons. Si les plans d'époque manquent, des éléments précis ont été collectés.

Maintenant à un mètre du sol, le safran se fixe délicatement à l'étambot. On souffle. De brefs applaudissements, repris par les spectateurs, préviennent que l'opération est réussie. « C'est un vrai jeu de patience, mais avec une équipe qui travaille, eh bien ça fonctionne », commente Jacques Haie.

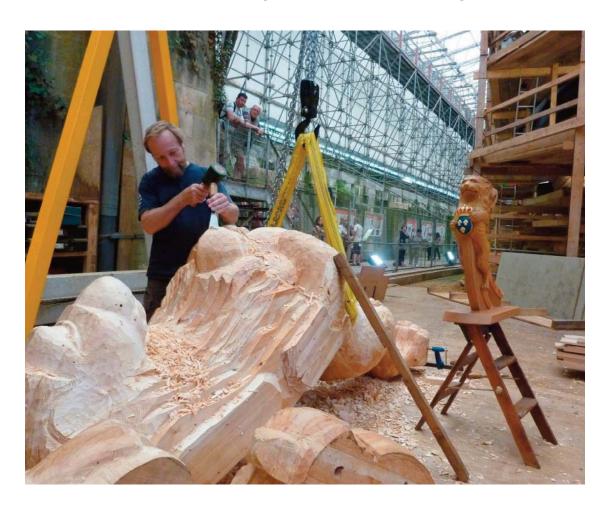
Mais sa tête est déjà ailleurs. Car l'opération n'est pas finie. Hier après-midi, l'équipe a travaillé sur la pose du timon, une deuxième pièce du gouvernail, de plus de 7 mètres, fixée en tête de safran. Une étape qui rapproche encore un peu plus l'« Hermione » de son départ.

28 juillet 2011

Un lion, le vent en poupe

Par Julie Urbach

Le chantier de « l'Hermione » vit son dernier été. Le sculpteur anglais Andrew Peters y est en résidence pour réaliser la figure de proue de la frégate.



Une énorme goutte d'eau dans un gigantesque océan. Six mois de travail à l'intérieur d'un chantier ouvert depuis déjà quatorze ans. En décembre, « l'Hermione » arborera, à l'avant, sa figure de proue, aussi gigantesque que l'est le symbole de sa pose. Andrew Peters en a-t-il conscience ? « C'est elle que l'on va voir en premier, c'est vrai. J'avoue que c'est un sentiment sympa d'en être l'auteur... mais en même temps injuste. Ici, il y a des gens, des artistes, qui bossent depuis plus longtemps que moi. »

Une pièce de pin de trois mètres de hauteur pour un navire de 65 mètres de long. Pour le reste, toutes les traces de la figure de proue originale de 1779 ont disparu. Tout ce que l'on sait, c'est que l'animal a été choisi au XVIIIe siècle pour décorer l'avant des frégates françaises, puis anglaises et suédoises. Beaucoup de ces lions, peut-être tous, sont passés sous les yeux du sculpteur Andrew Peters. Il en connaît les spécificités. D'ailleurs, il a fait de la sculpture marine sa spécialité et créé son entreprise « Maritima Woodcarving » en 1990 pour préserver cet art. Dans son atelier à Oxford, ou en mission comme ici à Rochefort, il crée, reproduit, restaure, aussi.

La reconstruction de « l'Hermione », Andrew s'y est intéressé alors qu'il travaillait sur la réplique du navire suédois « Le Goteborg ». Ce sont les gréeurs suédois, ceux qui officient en ce moment à « l'Hermione », qui lui ont parlé du projet. « Alors, ça m'a donné envie de venir travailler sur le chantier, avec eux », se souvient Andrew Peters. Son amour du large et des frégates remonte à beaucoup plus loin. Déjà, très jeune, ce féru de navigation aime se promener sur les ports de Londres et de Portsmouth, où il vient admirer les grands voiliers comme le « Cutty Sark » ou le « Victory ». Il participe à des courses, sur un trois-mâts. « C'est important d'avoir une expérience en mer, car on voit la matière bouger, travailler », analyse le professionnel.

« One chance »

Revenu sur la terre ferme, celui qui combine la charpenterie à sa passion pour les objets anciens, gagne finalement Rochefort. Grâce à un long travail de documentation, à l'aide d'historiens, il remporte l'appel d'offres et est choisi par l'association Hermione La Fayette pour réaliser la sculpture. Mais avant, il doit imaginer, dessiner et modéliser le lion le plus adapté aux formes et dimensions du navire qu'il épousera. Pour l'étape d'après, l'homme réalise deux modèles, échelle 1/5. Le premier est en bois, le deuxième en résine, coloré, et exposé aux visiteurs à l'entrée du chantier. Et pour la pièce qu'il réalise, il a « one chance », comme il dit.

Pas de panique, mais de la sérénité dans ses yeux clairs et son sourire timide. Ses maillets, burins, et autres instruments traditionnels datent de trois générations et ont fait leurs preuves. La méthode utilisée, celle du bois laminé, l'homme de 54 ans la maîtrise parfaitement. « Les morceaux de bois sont découpés et collés les uns aux autres, dans le sens de la largeur. J'utilise la même technique qu'à l'époque, à la différence qu'ils disposaient de plus gros morceaux, car le bois était de meilleure qualité. » Il fixera lui-même l'objet, avant de le peindre en ocre, rouge, bleu et or. Et assistera à la mise à l'eau, le moment qu'il attend le plus.

Si sa tête y est déjà, d'autres, qui se penchent au-dessus des grillages à des dizaines de mètres de hauteur, lui rappellent que la tâche est encore longue. « C'est très dur de se concentrer au milieu du public. Quand j'ai vraiment besoin de calme, je viens le matin à 7 heures, mais il y a des gens qui commencent leurs visites très tôt », sourit-il toujours. Tailler, couper, mesurer, balayer : les spectateurs sont à l'affût de tous ses faits et gestes et nombre d'entre-eux restent immobiles, à contempler l'artiste des minutes durant. Les gestes de mains, les interpellations, s'ajoutent à la difficulté de présenter aux yeux de tous une œuvre « work in progress ».

Esthétique et qualité

Sur le chantier, on le définit comme « très efficace, très investi dans son travail ». Un peu « sauvage » aussi, barrière de la langue et emploi du temps serré aidant. Car les habitués du chantier rochefortais de ces derniers mois l'ont remarqué : Andrew Peters n'est pas toujours au rendez-vous. C'est parce qu'il mène de front deux projets : une autre sculpture à rénover l'attend, de l'autre côté de la Manche.

D'ailleurs, ça ne sonne pas bizarre un Anglais qui participe à la reconstruction du bateau de La Fayette, venu au secours des insurgés américains? « Ça peut paraître étrange, mais à l'époque comme aujourd'hui, la sculpture, c'est d'abord une question d'esthétique et de qualité. » Avant sa mise à l'eau, déjà sur toutes les lèvres, on parle de la pose de la figure de proue comme avant-dernière étape de la nouvelle « Hermione ». Son histoire, à elle, devra donc attendre le mois de juillet prochain pour s'écrire.



07 septembre 2011

À l'assaut des 260 œillets du grand hunier

Par Agnès Lanoëlle

Après le perroquet de fougue, Anne Renault s'attaque au grand hunier, l'une des deux plus grandes voiles de la frégate.



Les années précédentes, il y a eu le petit foc, la civadière, la voile d'artimon et récemment le perroquet de fougue, achevé cet été au terme de plus deux mois de boulot. Depuis quelques jours, la voilière Anne Renault s'est attaquée au grand hunier, cinquième de la liste. Un sacré morceau.

Avec ses 220 mètres carrés, la toile est l'une des deux plus grandes voiles de « l'Hermione », la grand-voile s'étirant sur 270 mètres carrés. Mais le grand hunier, c'est la voile la plus complexe, avec ses 260 œillets à poser et ses 60 mètres de cordages à coudre tout autour, estime la voilière.

Assemblé à la machine dans les ateliers des deux voileries Burgaud à Noirmoutier et Incidences à La Rochelle, le grand hunier est étendu depuis quelques jours sur le plancher du chantier. Sous les yeux des visiteurs, Anne Renault, l'une des dernières voilières en France, la seule à travailler selon des méthodes traditionnelles, perpétue des gestes ancestraux.

Une aiguille et un fil

Assise sur un drôle de petit banc en orme, elle tient à portée de mains les mêmes outils qu'au XVIIIe siècle. « J'utilise exactement le même type de fabrication qu'à l'époque », confirme-t-elle. Plus simplement : elle coud à la main, avec une aiguille et un fil. Une voile en chasse une autre. Elle vient de finir de poser les 160 œillets sur le perroquet de fougue. Le grand hunier devrait encore l'occuper jusqu'à fin octobre.

Son atelier voilerie installé à Fouras est l'une des trois entreprises à avoir décroché le marché des voiles pour « l'Hermione », avec les voileries Burgaud de Noirmoutier et Incidences de La Rochelle. Depuis 2004, chaque été, Anne Renault est l'une des professionnelles qui animent le chantier. On devrait encore la voir : la frégate est en effet constituée de 19 voiles, soit encore 1 500 mètres carrés de toile à tailler dans le lin, à coudre et à embellir. Avec cinq voiles réalisées à ce jour, on est encore loin du compte. Reste aujourd'hui à trouver l'argent et à relever le défi avant l'été 2014.

05 mars 2012

Entrez par les portes

Par Thomas Villepreux

Le chantier a nécessité la commande, aux Pays-Bas, d'un système de fermeture de cale de construction spécifique, les bateaux-portes.



Dans cette campagne néerlandaise aux nombreuses ramifications fluviales, la petite bourgade de Deest a accueilli le maire de Rochefort, accompagné d'une délégation municipale. Deest n'est pourtant pas jumelle de la cité de Colbert. Or, la souspréfecture de Charente-Maritime y fait construire des bateaux-portes, une rareté dans le domaine des portes-écluses. C'était lundi dernier, sous un ciel nacré recouvrant une terre aussi horizontale qu'humide. Exactement au bord de la Waal, ce défluent du Rhône si hospitalier envers les embarcations qui serpentent jusqu'à la mer du Nord. Aussi, deux questions se posent : qu'est-ce qu'un bateau-porte ? Et pourquoi l'ancienne cité arsenal souhaite-t-elle utiliser deux exemplaires de ces drôles de caissons ? Pour le comprendre, parlons du 6 juillet.

Une technique ancestrale

Ce jour-là, plus de 50 000 personnes sont attendues à Rochefort, pour trois jours de fête. Jamais la sous-préfecture de Charente-Maritime n'a connu pareille affluence. Jamais, non plus, elle n'a mis à flot une frégate reconstituée... Ou plutôt une partie de cette frégate, puisque « l'Hermione », toujours en chantier, ne dispose pas encore de mâture. Ainsi la cité de Colbert doit-elle installer dans la Charente la copie conforme de ce navire, emprunté par La Fayette en 1780 pour rejoindre les États-Unis. Un symbole de l'amitié franco-américaine, à célébrer ce fameux 6 juillet.

Toutefois, l'événement ne pourrait exister sans l'installation d'un système de fermeture de cale. Car les festivités dictent à « l'Hermione » de quitter la forme de radoub (1) où elle se trouve (la Louis XV) pour en rejoindre une autre (la Napoléon III) le lendemain. Dès lors, il s'agit d'étanchéifier ces cales, devenues bassins après leur mise en eau. Entre elles et la Charente, aucun barrage n'est pourtant envisagé, puisque « l'Hermione » doit être libre de ses mouvements (2). Une porte-écluse classique ? Non plus. Car c'est à Rochefort que fut inventé un système plus original, en 1683 : le bateau-porte.

Des monstres d'acier

Deux de ces engins sont donc enfantés au chantier néerlandais Rave-stein, pour respecter la tradition. Ils ne navigueront pas, mais pourront flotter et se manœuvrer devant la bouche (l'entrée de la forme de radoub), afin d'ouvrir ou de fermer la voie au bateau. Pour devenir les verrous de leurs cales respectives, ils devront d'abord être placés en travers de la forme, à marée haute. Ils seront ensuite coulés à l'aide d'un système de ballastage (3), avant que la forme ne soit asséchée grâce aux vannes du bateau-porte. La différence entre le niveau d'eau de la Charente et celui de la cale plaquera le bateau-porte dans son encoche. L'étanchéité sera ainsi assurée.

L'affaire paraît enfantine? Non. Car l'on voit à Deest qu'il n'est pas permis de standardiser la fabrication de ce bijou. En position retourné, il n'y a qu'à en observer le pourtour, aux allures de crête. Manager francophone chez Ravestein, Jessie Vanlanduyt en explique l'usage : « À l'entrée des formes, nous avons pris les mesures exactes des rainures dans lesquelles se glisseront les bateaux-portes. Cette courbe s'y adaptera parfaitement. Normalement, les formes des cales sont assez droites. Chez vous (sic), elles sont plus incurvées qu'ailleurs. On a dû s'adapter, mais ce n'est pas grave : on sait faire. » En clair, le caisson est taillé sur mesure. Une prouesse, au regard des contours ancestraux de la bouche.

Le PDG du chantier, Cees Rave-stein, admet la singularité du projet rochefortais : « Nous avons déjà réalisé un bateau-porte pour un projet à connotation historique. Mais ce n'était pas comme "L'Hermione", car il n'y avait pas de frégate à reproduire. Nous avions construit un caisson pour la plus ancienne forme de radoub de Londres. Aujourd'hui, je crois qu'on y trouve un navire utilisé comme restaurant. »

En attendant le 21 avril

Ces bateaux-portes seront prêts à voyager sur une barge de 1 320 mètres carrés, à l'heure de rejoindre Rochefort. Quelques jours de trajet prévus entre le 16 et le 21 avril, qui réclament toute l'expertise de Ravestein, puisque les plates-formes navigueront avec plus de 375 tonnes d'acier à leur bord, accompagnées d'un engin de levage. Le maître de port de Rochefort, Pascal Proust, en reste pantois. « Il paraît que la grue a été rallongée, afin que la barge reste éloignée de la forme au moment où le bateau-porte sera déposé dans la bouche », glisse-t-il.

L'opération risque de susciter la curiosité des Rochefortais. Car le caisson destiné à la forme Louis XV arrivera donc par les airs, contrairement à celui de la forme Napoléon III, déjà lesté (avec du béton) et « coulé » de manière classique. Dans le hangar gigantesque de Ravestein, la délégation charentaise semble déjà impressionnée par l'ampleur de la tâche. D'un atelier à l'autre, elle se fait toute petite face à ces bateaux insolites. Entre les soudeurs et les ingénieurs bataves, qui assemblent les pièces comme on monte un Meccano, un morceau du patrimoine rochefortais prend vie.

- (1) Cale de construction et de réparation de navire.
- (2) « l'Hermione » ne réalisera que quelques sorties en 2014, avant son grand voyage vers Boston, en 2015.
- (3) Remplissage de réservoirs permettant de changer l'immersion ou l'équilibre du bateau.

03 juin 2012

Et en plus, depuis hier, elle flotte!

Par Kharinne Charov

Avant les fêtes, prévues du 6 au 8 juillet, qui marqueront la mise à flot de la frégate, il fallait bien qu'elle flotte! C'est chose faite depuis hier après-midi. Un moment d'intense émotion.



L' Hermione » peut rimer avec technique ; elle peut s'entendre avec histoire ; elle n'est pas non plus ennemie de la fête ; mais hier, c'était séquence émotion ! Tout le monde a retenu son souffle entre 13 h 30 et 15 h 30, quand la frégate a flotté, pour la première fois de sa vie. Un événement dans la ville-arsenal.

C'était une belle surprise pour les membres de l'association Hermione-La Fayette, qui tenaient leur assemblée générale le matin même au Palais des congrès. Sur 6 500 adhérents, 800 sont venus, c'est dire leur motivation. Eux qui pensaient que seuls les préparatifs des festivités du 6 au 8 juillet seraient à l'ordre du jour, ont eu une belle émotion à voir la frégate libérée de ses accores.

« À ceux qui en doutaient, nous montrons que « l'Hermione » flotte », résumait hier le président de l'association Bénédict Donnely, qui félicitait le professionnalisme de toute l'équipe qui est à l'œuvre ici depuis quinze ans. « C'est la relève entre les charpentiers qui ont ôté l'accorage et les marins qui ont assuré l'amarrage. » En effet, « l'Hermione » n'est plus un chantier, mais un bateau.

Pour le président, « c'était poignant » ; pour Emmanuel de Fontainieu, directeur du Centre international de la mer à la Corderie, « c'était un grand jour » ; pour le maître de port Pascal Proust, « c'est une nouvelle ère qui commence » et pour Alain Papillon, directeur des services techniques qui a œuvré farouchement pour la réussite de cette opération, c'est sans doute un soulagement et « une joie ».

Car depuis quinze ans, la vie n'a pas toujours été un long fleuve tranquille sur le chantier de « l'Hermione » : course après l'argent, polémique, doutes, lenteurs, jusqu'à l'arrivée des bateaux-portes qui n'est pas allée de soi ces derniers jours et jusqu'à la nuit de vendredi à samedi. « Nous n'étions pas sûrs de pouvoir faire flotter la frégate jusqu'à samedi matin », confie Maryse Vital, déléguée générale de l'association.

Vendredi soir, Ravestein, le constructeur hollandais des bateaux-portes, n'avait pas terminé les tests d'étanchéité. Et sur l'insistance de la Ville, tous s'y sont mis et tout était terminé dans la nuit. Par chance, sinon Veritas Marine ne pouvait pas faire l'agrément avant début juillet et les fêtes seraient tombées à l'eau...

Désormais, « l'Hermione » flotte. Elle est cantonnée dans sa forme, mais, tel un bateau, elle bouge, craque et tangue un peu, parfois, surtout si l'on ferme les yeux. Elle n'a qu'une hâte désormais, maintenant qu'elle a touché l'eau, c'est de naviguer.

08 juillet 2012

La frégate à l'air libre

Par Thomas Villepreux

La coque du navire rochefortais est désormais à quai après une mise à flot historique joliment fêtée.



Dans le tout petit matin rochefortais, une éminente frégate a vogué sur les flots de la Charente. Hier, vers 6 h 30, elle était très attendue... Comme si elle venait d'accomplir un long et fabuleux périple. La veille au soir, « l'Hermione » s'était pourtant contentée de quitter la forme de radoub Louis-XV, dans le but de rejoindre le bassin voisin dès potron-minet le lendemain. Ainsi n'a-t-elle parcouru que quelques centaines de mètres lors des festivités de vendredi, exhibant sa proue devant plus de 50 000 spectateurs.

L'émotion, encore

À cet instant magique allait donc succéder un autre temps fort. Car dans le cadre de cette fête aux odeurs d'embruns, « l'Hermione » est entrée hier dans la forme Napoléon-III, son nouveau cocon. Réplique de la frégate qui conduisit La Fayette en Amérique en 1780, ce navire encore en chantier - seule la coque est achevée - a fait de nouveau chavirer le cœur des spectateurs. Passant entre les gouttes, sa coque a emmagasiné quelques rayons de soleil et des coups de flash par milliers. Or, cette fois, seuls les membres de l'association Hermione-La Fayette (finançant le chantier) étaient autorisés à assister aux manœuvres. Soit tout de même 4 000 personnes (sur plus de 5 000 adhérents). »

Après avoir prononcé maintes fois le mot « émotion » la veille, le public n'avait aucune raison de renouveler son vocabulaire. Pour Patrick, « c'est grandiose ». Pour Sylvie, « le passé resurgit ». Et pour Thierry, « tout cela vaut bien une petite larme ». Sur la berge, les acteurs du projet se sont évidemment levés tôt pour ne rien manquer. Maryse Vital, la déléguée générale de l'association, semblait parfaitement détendue après la folle soirée de la veille. Perché sur le bateau-porte de la Napoléon-III, Pascal Proust allait bientôt verrouiller la nouvelle cale de chantier du bateau. Le maître de port n'était plus aussi livide que vendredi. Car cette fois, il ne pilotait pas l'opération la plus cruciale : ouvrir la cale pour la mise à flot.

Derrière la palissade

En attendant, la frégate devait rejoindre le bassin, embarquant à son bord quelques musiciens inspirés. Cette arrivée triomphale fut suivie d'une journée exceptionnelle. Car le public a pu faire le tour de « l'Hermione » sans payer.

Aussi, un vieux débat rochefortais en a profité pour resurgir. « La palissade de la honte ne devrait jamais exister le reste du temps, pense Jean-Jacques. C'est une aberration de ne l'enlever que deux jours par an. Les Rochefortais ont suffisamment donné pour mériter mieux que ce mur entre eux et le bateau. » « Ce mur a justement permis de financer la frégate, estime un adhérent. Les visiteurs veulent voir ce qu'il y a derrière. Ils paient et ne sont pas mécontents de le faire. On ne peut pas penser qu'à sa pomme [...]. Voir la frégate lorsqu'on se balade, c'est bien. Faire profiter les Rochefortais du tourisme, c'est encore mieux. »

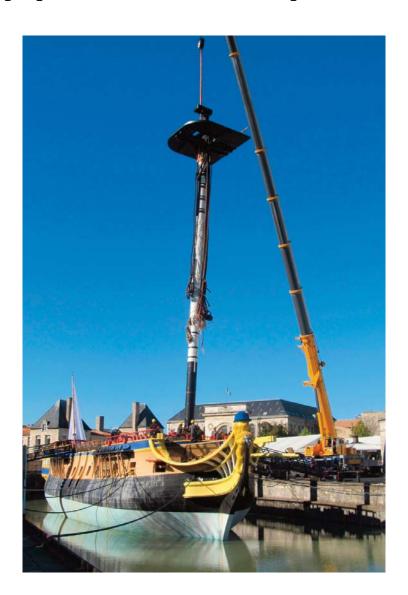
Tandis que le chantier vertical (pose des mâts et des gréements) débute, l'association a prévu de suivre ce dernier avis. Certes, l'instant magique de la mise à flot appartient désormais au passé. Mais l'histoire continue de s'écrire et promet d'autres rêveries...

06 octobre 2012

Ô, bas-mât sur le pont

Par Agnès Lanoëlle

Le bas-mât de misaine a été posé hier. Une étape qui a donné l'occasion d'interpeller les États-Unis.



« l'Hermione » flottait déjà, elle a pris hier de la hauteur. Sous un ciel radieux, mais surtout sans un souffle de vent, le premier des trois tronçons du mât de misaine (très exactement le bas-mât du mât de misaine, pour les puristes) a été posé à l'avant de la frégate. Sous les yeux de plusieurs centaines de personnes, le grutier a d'abord soulevé la pièce de 23,50 m de haut et pesant 5 tonnes avant de la placer à la verticale au-dessus du navire. Pendant quarante-cinq minutes, ce fut ensuite au tour des gréeurs d'accompagner le mât pour qu'il traverse les trois ponts.

L'opération était techniquement délicate mais rien à voir avec le stress de la mise à l'eau du 6 juillet dernier », confiait, hier, un membre de l'association Hermione-La Fayette. Ce matin, le mât de beaupré, élément de la mâture incliné vers l'avant du navire, sera installé. Les cordages seront mis sous tension pendant plusieurs semaines. Dans les prochains mois, les gréeurs procéderont à l'installation des deux autres tronçons du mât de misaine, puis des trois tronçons du mât de hune, puis ceux du mât de perroquet.

En prenant de la hauteur, « l'Hermione » regarde aussi de plus en plus vers le large. Et surtout vers les États-Unis. À moins de trois ans du grand voyage transatlantique toujours prévu entre avril et août 2015, le président de l'association Benedict Donnelly n'a pas hésité hier à mettre la pression sur les Américains. « Nous avons toujours besoin de financement. Mais il nous faut aussi une réponse des Américains d'ici Noël. Ces trois prochains mois sont décisifs », a expliqué Benedict Donnelly. Il manquerait encore au moins un million d'euros pour financer la traversée et son équipage.

L'un des artisans actifs de l'aventure, Jean-François Fountaine, est actuellement aux États-Unis pour participer au salon nautique d'Annapolis. Un voyage professionnel qu'il devrait mettre à profit pour aller draguer les mécènes et rappeler aux Américains ce qui se passe de l'autre côté de l'Atlantique...

10 mars 2013

Le bateau se fait voilier

Par Kharinne Charov

Avec la pose du bas grand-mât et du bas-mât d'artimon hier, la coque prend de la hauteur et des allures de frégate.



Ce n'était pas l'émotion du 6 juillet dernier bien sûr avec la mise à flot de la coque, mais quand même, c'était dans la droite ligne! Hier, « l'Hermione » prenait de la hauteur en se parant d'une partie de sa mâture, et plus précisément de ce que l'on pourrait appeler le premier étage. Cet instant symbolique où le bateau se fait voilier a été apprécié par la foule venue se masser autour de la forme Napoléon III, où flotte la frégate.

Chers amis, le mât est posé! », entendait-on depuis le pont, à 11 h 40, avant que deux coups de canons ne soient tirés. L'instant était symbolique et faisait suite à la pose du bas-mât de misaine, le 6 octobre dernier. Les gréeurs suédois et français, sous la houlette de Jens Langert, venaient de positionner le bas grand mât de plus de 27 mètres. Passant par les étambrais, ce monstre de bois de 12 tonnes est allé se poser sur la carlingue jusqu'à la cale, traversant le pont de batterie et le faux pont. La composition de la mâture est une des rares entorses à la fidélité de l'œuvre originale. Elle a été fabriquée en pin d'Orégon lamellé-collé.

Auparavant, dès 9 heures, le petit mât de hune, pièce de 16,90 mètres de haut, a été gruté et stocké le long du mât de misaine, en attendant sa pose définitive le 13 avril prochain. À 10 heures, le même sort était réservé au bout-dehors de beaupré qui était placé le long du mât de beaupré. Longue de 12,35 mètres, cette pièce trouvera sa place le 17 mai prochain.

Si la pose du bas grand mât restait un grand moment, car il s'agit là de la pièce la plus spectaculaire de la mâture, pour autant, les gréeurs n'avaient pas fini leur boulot hier. À 14 heures, nouveau rendez-vous était fixé pour la pose du bas-mât d'artimon, avec grutage du mât de perroquet de fougue. « l'Hermione », fort applaudie au fur et à mesure de ses transformations, commençait alors à laisser entrevoir ses formes futures. Non seulement depuis juillet, elle flotte ; mais désormais, elle s'élance dans les airs !

Bien sûr, ce n'est qu'un début puisque les amateurs de la frégate ont à nouveau rendez-vous sur les bords de Charente le 13 avril prochain le montage à leurs emplacements définitifs du petit mât de hune, du grand mât de hune et du mât de perroquet de fougue. Ces manœuvres seront réalisées à l'historique, c'est-à-dire guindées manuellement à l'aide notamment du petit cabestan de « l'Hermione ».

Après la pose de ce que l'on pourrait comparer à un deuxième étage, il faudra attendre le 17 mai pour le troisième étage avec le petit mât de perroquet, le grand mât de perroquet et la perruche. Ce ne sera pas long, un tout petit mois finalement. Enfin, le 15 juin, on assistera au montage des vergues, les pièces horizontales dans la mâture.

Désormais, les gréeurs seront toujours à pied d'œuvre pour préparer la mise en place des gréements dormants. Et voilà un sacré boulot puisque ce ne sont pas moins de 25 kilomètres de cordage à installer.

La traversée en tête

Autant dire que « l'Hermione » avance à grand pas vers son voyage aux États-Unis en 2015. D'ici là, elle se sera parée de ses dix-neuf voiles et, forte de son équipage, elle partira à l'assaut des ports de Yorktown, Norfolk, Baltimore, New York, Newport et Boston. Déjà, tout le monde n'a plus que cette perspective en tête. Hier, Marc Jensen, un des ambassadeurs de « l'Hermione » en Amérique, à travers son association « Friends of Hermione », avait fait le déplacement pour assister à l'avancée de la mâture. Il pouvait témoigner de l'intérêt grandissant de ses compatriotes pour la reconstruction à l'identique de « l'Hermione ».

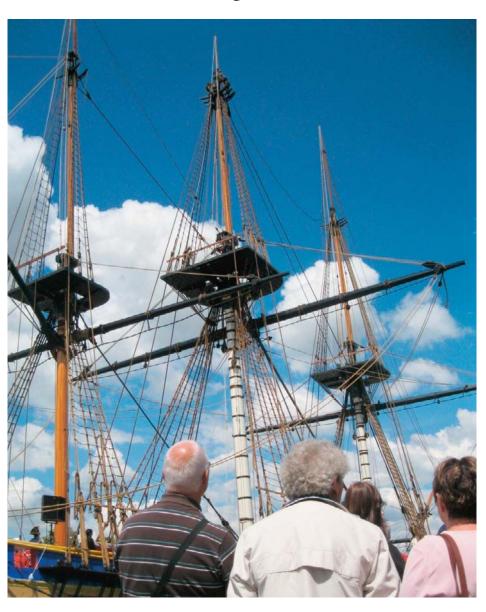
« Pour convaincre, il suffit d'évoquer le retour de La Fayette. Car chez nous, si les petits Américains doivent retenir le nom de deux personnages historiques découverts à l'école, ce sont George Washington et La Fayette. Il y a des rues, des statues et des villes qui portent leur nom, c'est une belle carte de visite! » Bien sûr, le dossier financier n'est toujours pas bouclé pour le voyage inaugural, mais tout le monde y travaille. En attendant, « l'Hermione » s'érige dans le ciel, comme un rêve qui devient réalité un peu plus chaque jour.



18 mai 2013

Toujours plus haut

Depuis hier, son grand-mât culmine à 47 mètres. Vertigineux.



Décidément, « l'Hermione » est bénie des dieux question météo. Hier, c'est encore sous un beau ciel bleu que les équipes, les bénévoles et le public rochefortais se sont retrouvés pour assister à l'installation de nouveaux éléments de la mâture. Après la pose des basses vergues, (pièces horizontales), les gréeurs ont hissé le 3e et dernier étage des mâts.

Désormais, « l'Hermione » culmine donc à 47 mètres. Commandant de la frégate La Fayette, le capitaine Guillaume Merveilleux du Vignaux a remis symboliquement au commandant de « l'Hermione » Yann Cariou, le pavillon français.

« C'est une façon pour nous de nous enraciner dans notre histoire. Nous sommes sur un bâtiment extrêmement moderne qui n'a rien à voir avec « l'Hermione » mais nous sommes les héritiers de la marine royale", a commenté le capitaine Merveilleux du Vignaux. Comme cela est désormais devenu la tradition, les fifres ont accompagné les manœuvres commentées par Maryse Vital, secrétaire de l'association Hermione-La Fayette et de Jean-Philippe Houot, maître d'œuvre pour Yacht Concept.

16 septembre 2013

Le voyage se cherche une histoire

Un message : c'est ce qu'il faut trouver pour donner du sens au voyage américain.



Baie de Chesapeake, Boston, Halifax, telles seront quelques-unes des grandes escales de « l'Hermione » aux États-Unis. Mais ce ne sera pas "La croisière s'amuse", car ce voyage a une portée historique qui rappelle les liens indéfectibles entre les USA et la France, et le rôle que notre pays joua dans l'indépendance américaine. Au cours d'une table ronde proposée par le Conseil économique, c'est Emmanuel de Fontainieu, directeur du Centre international de la mer, qui s'est chargé de plancher sur la question. Pour cet historien et normalien, "le premier rôle de « l'Hermione » serait de dire le vrai et de revendiquer la part d'histoire américaine qui nous revient. Car la frégate permit d'avertir le Congrès que le roi de France soutenait l'indépendance et envoyait des bateaux aux insurgés. Sans oublier que la bataille de Chesapeake fut une vraie victoire navale française : « l'Hermione » y était, La Fayette y était, la France y était!"

Pour Fontainieu, « l'Hermione » défend aussi des idées à travers des hommes comme La Fayette et Washington, son père spirituel. "Aux États-Unis où 40 villes portent le nom du marquis, ce philanthrope progressiste est une icône et un mythe de vaillance et de jeunesse. Pas pour rien qu'il ait été fait citoyen d'honneur des USA en 2002. "À mes yeux, « l'Hermione » pose le modèle de la Révolution française car l'Amérique fut un laboratoire et la première de cordée dans l'invention des droits de l'Homme."

Barbara Chenot-Camus, Française qui vit aux États-Unis et qui est l'arrière-arrière petite-fille de Ferdinand Arnodin, constructeur du pont transbordeur, participait aussi aux échanges. Pour elle, " le voyage fait complètement partie du projet Hermione et La Fayette est le Français idéal pour mobiliser les énergies par sa personnalité, sa jeunesse, sa bravoure et son leadership, des valeurs bien américaines!" L'urbaniste et professeur d'université confirme le propos d'Emmanuel de Fontainieu : "Actuellement, les Américains ne connaissent pas le projet Hermione, mais il a un potentiel énorme à travers la liberté, l'indépendance américaine et le poids de l'histoire." De beaux espoirs.

28 septembre 2013

La frégate vise New-York

Par Anaïs Digonnet à New-York

Ségolène Royal et Bernard Grasset ont présenté le projet de traversée de l'Atlantique au consulat.



« On ne peut pas laisser tomber quatre millions de personnes en France qui ont contribué à ce projet! » Mercredi soir au consulat de France de New York, la réplique de « l'Hermione » faisait l'objet de l'attention d'un parterre de décideurs franco-américains, après ce cri du cœur lancé par Miles Young, le président des « Friends of Hermione – La Fayette in America ».

Si l'organisation américaine à but non lucratif était un peu en sommeil depuis sa création, il y cinq ans dans la Grosse Pomme, la décision d'organiser la traversée de l'Atlantique de la frégate en avril 2015 a rallumé la flamme. Il était bien loin le temps où Bernard Grasset, maire de Rochefort, était venu présenter le projet dans ce même consulat, il y a près de dix ans, sans vraiment réussir à impliquer les Américains. « À l'époque, "l'Hermione" n'était qu'au stade de squelette », se souvient-il.

La Fayette, ami des États-Unis

Mercredi soir, Ségolène Royal était à ses côtés, présidente de la Région Poitou-Charentes, plus connue aux États-Unis pour être l'ex-compagne du président François Hollande. Ce voyage, véritable opération séduction, avait pour objectif de trouver cinq millions d'euros pour permettre à la frégate de rejoindre le littoral américain depuis les côtes françaises. « Aidez-nous à remplir la mission de "l'Hermione". Il y a peu d'événements, aussi populaires, qui fassent autant rêver », lançait-elle, en anglais, à une centaine de personnalités influentes. L'ancienne candidate évoquait l'enveloppe de 6,5 millions de dollars allouée par sa Région ou encore de l'investissement des entreprises locales. Elle a souligné aussi l'enthousiasme des habitants eux-mêmes, pour arriver à la mise à flot de ce grand projet, « le premier » dans l'agenda régional et principale attraction touristique.

La stratégie affichée était aussi de miser sur le capital de sympathie que génère le marquis de La Fayette chez les patriotes américains. Une figure dans les livres d'histoires yankees, bien plus qu'en France, dont Ségolène Royal a rappelé le rôle clé, « parti en personne pour défendre la cause américaine et se battre pour son indépendance... »

Le soutien d'Henry Kissinger

Cependant, Miles Young, le président de l'association, confiait que la mission ne sera pas des plus faciles. « Les Américains ne reconnaissent pas forcément le rôle de la France dans la guerre d'Indépendance, encore moins de la marine française », expliquait-il à la fin de la conférence. « Il faut maintenir pourtant dans les mémoires ce chapitre de l'histoire franco-américaine! La France a toujours été un fort allié des États-Unis, depuis les années 1770, jusqu'à il y a quelques jours avec sa position sur la Syrie. C'est un lien fort dont il faut se souvenir. » Le fait qu'Henry Kissinger, l'ancien secrétaire d'État des présidents Gerald Ford et Richard Nixon, ait récemment accepté la présidence d'honneur de l'association, pourrait être un argument de poids auprès de potentiels mécènes. « Tout montre que ce projet est bien plus que le simple voyage d'un navire, mais qu'il représente bien l'esprit de la démocratie », ajoutait Miles Young.

Trouver les fonds

Outre les étapes de construction et les besoins de financement restants, le trajet du « Voyage 2015 » a aussi été dévoilé mercredi soir. Le carnet de route passera par la majorité des grandes villes de la côte atlantique au nord-est du pays, avec une arrivée inaugurale à Yorktown, en Virginie, là où les Anglais se sont rendus. Puis, « l'Hermione » voyagera vers Norfolk, Baltimore et s'arrêtera à Philadelphie où un grand dîner devrait être organisé à bord en hommage au capitaine Latouche-Tréville, le premier officier de la marine française à recevoir l'ensemble du congrès américain sur « l'Hermione ». Le carnet de route de la frégate fera ensuite des haltes à New York et Boston, avant de rejoindre la Nouvelle-Écosse au Canada.

Tout au long de 2014, des cocktails seront d'ailleurs organisés dans ces villes, avec un grand gala à New York en juin prochain pour faire parler du projet. Au total, avec l'exposition prévue, la stratégie de communication digitale, les programmes éducatifs et la préparation d'un livre, près de 7,1 millions d'Américains pourraient être touchés par l'opération. À condition de trouver les fonds.

15 février 2014

Une aventure canon

Par Hélène Rietsch

La Safem a commencé la fabrication des 32 canons qui armeront la frégate.



Un joli symbole pour la fonderie Safem, installée dans la zone industrielle de L'Isle-d'Espagnac (en Charente), que d'avoir décroché le marché de la fabrication des 32 canons (les fûts) qui armeront la réplique de « l'Hermione », ce navire de combat, chasseur des mers. "C'est un beau clin d'œil à l'Histoire", confirme Martial Gobeaux, le directeur de la Safem. "Les cloches et les canons restent les emblèmes des fonderies, même pour une fonderie moderne", sourit le patron de l'entreprise, leader européen dans la construction de gros cylindres employés notamment dans la papeterie et l'agroalimentaire.

Le fondeur avait réuni hier matin une partie du staff de l'Association Hermione-La Fayette et tous les artisans de la résurrection desdits canons, réalisés comme à l'époque mais néanmoins démilitarisés (pour des tirs de parade uniquement). On a pu assister à la préparation impressionnante de deux canons de 12 et un canon de 6 (référence au poids des boulets), destinés à peser respectivement la bagatelle de 1 600 et 1 000 kilos chacun.

La fonte, bouillonnant à 1 600 °C, est d'abord prélevée dans un cubillot avant d'être transportée par chariot jusqu'aux moules recouverts de sable. L'opération, très délicate, ne dure que quelques minutes. "Sans difficultés réelles", assure le fondeur, dont la contrainte a été de respecter avant tout le cahier des charges de l'époque, "en évitant d'être moderne". Dans cette entreprise spécifique, c'est l'association charentaise Route des tonneaux et canons (RTC) qui a été maître d'œuvre, pour le compte de l'association rochefortaise. Elle a su fédérer autour d'elle de nombreux talents, dont celui des étudiants de l'IUT d'Angoulême (en génie mécanique et productique option ingénierie design) à qui on doit la fabrication des moules.

La fonte des 32 canons (28 canons de 12 et 6 de 6) devrait être achevée courant mai. Ils seront livrés pour la plupart par camion. "Ce sont 45 tonnes de fonte qui participeront à la stabilité du bateau. Veritas se chargera des tests fin mai", explique Maryse Vital, déléguée générale de l'Association Hermione-La Fayette. Le dernier canon, lui, en revanche, prendra la route du fleuve, le week-end du 7 juin. La RTC a imaginé une grande fête autour de ce départ et durant le voyage, qui prendra deux semaines. Des chevaux tirant un fardier partiront de la Safem, direction le port L'Houmeau à Angoulême. Là, le canon sera embarqué sur une gabarre. Arrivée programmée à Rochefort le 21 juin, jour de l'assemblée générale de l'Association Hermione-La Fayette, qui compte 6 500 membres. "On vous attendra ce jour-là, avec une vraie bonne fête", assurent les membres de la délégation Hermione-La Fayette.

2014 reste l'année de tous les défis pour l'équipe qui œuvre depuis vingt ans sur le chantier de « l'Hermione ». Elle rouvrira son chantier au public aujourd'hui, fêtera en juin son quatre millionième visiteur (60 % du budget global est financé par les visites). 2014 est aussi l'année qui doit voir la fin de la construction (avec notamment l'installation du gréement courant, les voiles, sans oublier les équipements contemporains) ainsi que le recrutement et la formation de l'équipage. C'est aussi l'année des essais de navigation en mer à partir du 6 septembre et jusqu'à mi-novembre, avec une escale à Bordeaux du 9 au 13 octobre.

Le grand départ pour Boston, avec une escale à Saint-Pierre-et-Miquelon (on l'a appris hier), reste prévu en 2015.

19 avril 2014

La frégate met les voiles

Par Agnès Lanoëlle

Les gréeurs et l'équipage ont commencé à mettre en place les voiles. La civadière, l'artimon...

Au total, 17 pièces en lin cousues dans la plus pure tradition.



Deux ans après la mise à flot et un an après la mâture, les grandes étapes se succèdent désormais à un train d'enfer sur « l'Hermione ». Alors que les futurs matelots sont en cours de formation, que les équipements contemporains sont installés à fond de cale, cette semaine fut marquée par la mise en place des premières voiles. Désormais parée de la civadière, de la misaine, de la grand-voile et de la voile d'artimon, « l'Hermione » s'étoffe, prend du volume et de l'ampleur. Toute la semaine fut chargée en émotions. Et en stress aussi. Premières manœuvres inédites, nouvelle prise en main du matériel et de la complexité du gréement, nombreuses hésitations avant de trouver le geste sûr.

Sur le pont, les gabiers tirent des bouts et répondent aux ordres des gréeurs suédois, habitués à manœuvrer "Le Göteborg", sorte de jumeau de « l'Hermione ». Les plus aguerris, perchés sur le mât de misaine à plus de 15 mètres de haut, attendent de réceptionner la voile enroulée. Des visiteurs, tête levée vers le ciel, assistent en direct à la manœuvre toujours impressionnante, un peu magique. "C'est l'aboutissement d'une partie du travail. L'installation des voiles permet de relier le travail des gréeurs, de découvrir le montage des cordages. C'est maintenant qu'elles prennent tout leur sens", résume Anne Renault, la voilière de « l'Hermione » depuis 2009 et future membre d'équipage.

À l'ancienne

Fabriquées dans le Nord par la société Latim, dans une qualité de lin exceptionnelle, spécialement pour la frégate rochefortaise, les voiles ont été découpées puis assemblées chez Incidences (à La Rochelle) et Burgaud (à Noirmoutier). Depuis cinq ans, il revient à la couturière de réaliser les finitions dans la plus pure tradition. Voilière à l'ancienne, paumelle en cuir dans le creux de la main, Anne Renault a cousu des kilomètres de cordages, d'œillets, de ralingues. Histoire d'ourler des voiles, de les embellir autant que de les protéger. Au total, 17 pièces (contre 34 pour l'originale), soit 2 000 mètres carrés de toiles. La plus petite mesure 40 mètres carrés. La grand-voile, 270 mètres carrés, pour 250 œillets. Anne Renault s'est arrêtée là de compter.

Les mises en place des voiles vont ainsi s'enchaîner jusqu'au samedi 17 mai, date à laquelle l'association Hermione-La Fayette a choisi d'organiser un petit événement pour marquer le coup. "La mise en place faite, il va falloir rester vigilant sur la résistance. Comment vont se comporter les voiles, comment va travailler le tissu, comment vont résister les coutures d'assemblage", poursuit la voilière, un peu anxieuse.

05 juin 2014

Cap sur les temps modernes

Par Agnès Lanoëlle

Pour des raisons de sécurité et d'hygiène, le navire embarque à son bord, moteurs, frigos et sanitaires.



Comme tous les mercredis matins, Élise Rossignol est venue faire un point sur le chantier de « l'Hermione », le navire de La Fayette reconstruit à l'identique à Rochefort. Depuis deux ans, la jeune femme, ingénieure au sein de Yacht Concept en charge d'accompagner la construction, planche sur les aménagements contemporains en lien avec la vie quotidienne à bord du bateau.

Rassurons tout de suite les familles des futurs membres d'équipage : les matelots qui vont embarquer pour le grand voyage aux États-Unis en 2015 ne boiront pas d'eau croupie, mangeront des légumes frais (pas de risque de scorbut donc) et ne s'entasseront pas à 250 sur le faux-pont. Autant de petites améliorations qui devraient leur permettre d'arriver à bon port et bien portants. Car si « l'Hermione » est reconstruite le plus fidèlement possible, elle va embarquer à son bord des équipements modernes imposés par les règles de sécurité et d'hygiène. La frégate sera donc équipée de moteurs, de groupes électrogènes, de GPS (fini sextant et boussole), de réservoirs d'eau potable... Au quotidien, les 80 membres d'équipages (au lieu de 250 à l'époque) devraient apprécier un confort sommaire mais rien en comparaison des terribles conditions de vie endurées par les hommes de La Fayette.

Fours et congélateurs

Les gabiers dormiront dans des hamacs ou des bannettes, pourront se doucher (à dose raisonnable) et utiliser de vrais sanitaires. Ce qui n'était pas le cas autrefois, les matelots devant simplement se percher à l'avant du navire. Les concepteurs ont même prévu une buanderie avec deux machines à laver et deux sèches linges. Autre luxe : le navire disposera d'une véritable cuisine industrielle avec meubles en inox, plaques de cuisson, four, réfrigérateurs et congélateurs. Et même d'un monte-plats pour faciliter la vie des deux cuisiniers.

Le dos courbé par la hauteur sous plafond (1,50 m), Thierry Jansoone, menuisier au chantier naval des Minimes, s'arrache les cheveux. "Il y a beaucoup d'imprévus. On fait un truc historique avec des trucs modernes", résume le contremaître, chargé d'installer les aménagements de la cuisine. C'est la deuxième fois que son équipe intervient sur la frégate. Mais cette fois-ci, ça se corse.

À trois mois des essais en mer, l'activité s'intensifie à fond de cale et sur le fauxpont. Hier matin, pas moins d'une trentaine de personnes, électriciens, menuisiers, plombiers se croisaient dans un joyeux bazar. Une véritable ruche plongée dans la pénombre et l'odeur du goudron. Élise Rossignol est là pour assurer la coordination entre les différents corps de métier mais aussi résoudre les problèmes qui s'accumulent. Maître d'œuvre en charge de résoudre l'épineux dossier de la modernité et de l'historicité, Jean-Philippe Houot ne semble pas inquiet. "Nous sommes partis de zéro. On a commencé par loger les gros équipements comme la motorisation, les armoires électriques ou les réservoirs d'eaux usées. Il a fallu ensuite, à partir d'esquisses très générales, se demander comment on allait naviguer aujourd'hui dans des conditions très différentes du XVIIIe siècle", explique le spécialiste. S'il ne promet pas un voyage trois étoiles, Jean-Philippe Houot assure qu'il y aura des plats équilibrés et du café.



09 juin 2014

Un dernier canon pour la route

Par Daniel Bozec

Le dernier des 32 canons construits pour « l'Hermione » a embarqué samedi sur la Charente.



Et la gabarre appareilla, lestée du précieux canon d'1,6 tonne. Cérémonie d'un autre temps samedi à la mi-journée, sur les bords de la Charente, à L'Houmeau, jadis quartier portuaire d'Angoulême : sous l'œil d'une centaine de personnes, le dernier des canons destinés à la frégate « l'Hermione » a débuté son voyage pour Rochefort à dos de Charente.

Une livraison emblématique pour la Route des tonneaux et canons (RTC), l'association de l'épopée industrielle du fleuve Charente. Chargée d'armer la frégate, RTC a sollicité les étudiants de l'IUT d'Angoulême pour la fabrication des moules sur la base des plans d'époque et confié la production à la fonderie Safem, dans la zone industrielle de L'Isle-d'Espagnac. La mini-épopée industrielle a le mérite de coller au plus près de l'histoire de « l'Hermione » sortie de l'arsenal de Rochefort en 1779 : c'est à Ruelle, et peut-être à Rancogne, que furent fondus les authentiques canons de la frégate. Pour mémoire, l'extraction aisée d'un minerai de qualité, riche en manganèse, la proximité de forêts (et donc de charbon de bois, combustible indispensable) et enfin les cours d'eau qui étaient autant de voies navigables, ont contribué dès le Moyen Âge à l'essor des fonderies sur les bords du Bandiat et de la Tardoire.

Si les autres canons ont été transportés ces derniers jours par la route, RTC entendait marquer le coup avec une livraison à l'ancienne, par voie fluviale. « On a voulu associer les gabarres. Il y a très longtemps que la Charente n'a pas porté de canons", dit Serge Baron, "petit chercheur bénévole" au sein de l'association. Et le monde étant petit, ex-technicien d'étude à DCNS à Ruelle, lointaine héritière de la fonderie du marquis de Montalembert... Les derniers passages de barges avec canons remonteraient à "fin XIXe, début XXe siècle ».

Petit succès populaire

D'ordinaire plongé dans ses documents d'époque, Serge Baron apprécie le petit succès populaire de la cérémonie du jour, sous un beau soleil de printemps : "Ça remue les tripes. Pour nous, c'est une petite récompense." Sur le pont de "La Renaissance", la gabarre du Conseil général, son collègue Michel Aupetit pose volontiers pour les photographes amateurs. Lui aussi bénévole de la première heure au sein de la RCT, ce Périgordin a enfilé un véritable costume de canonnier de « l'Hermione », avec tricorne de rigueur. C'est lui qui veillera sur le canon lors de la navigation, y compris la nuit. Une pièce parfaitement inoffensive, précisons-le : comme les autres fûts de canon fondus à la Safem, elle ne peut recevoir que des charges à effet pyrotechnique, type flamme ou fumée.

01 juillet 2014

Les bénévoles donnent un sacré coup de main

Par Agnès Lanoëlle

Depuis deux ans, ils accomplissent des milliers d'heures. De l'électricité à la peinture, ces bricoleurs de l'ombre sont devenus un rouage essentiel dans la construction.



Il y a quelques semaines, les bénévoles de « l'Hermione » ont failli se mettre en grève! Principale revendication : la reconnaissance de leur travail. Depuis deux ans, cette main-d'œuvre de passionnés abat un boulot considérable à bord de la frégate. De la création des hamacs aux travaux d'électricité en passant par le désherbage du site ou la peinture de la coque, ces MacGyver de l'ombre ont eu parfois le sentiment d'être transparents tandis que la lumière était mise sur les pros et les futurs membres d'équipage. Les choses ont un peu évolué suite à l'avis de tempête. L'association a accepté de maintenir leur vestiaire un temps menacé et le président Benedict Donnelly a trouvé les mots lors de l'assemblée générale pour leur rendre hommage. Ouf!

Un groupe soudé

Le déclic s'est produit il y a un peu plus de deux ans, lorsque des volontaires ont eu à transvaser le lest. 210 tonnes de pavés et de gueuses en fonte. Un travail de forçats qui a fait naître un groupe soudé. Depuis, Dominique Chatenet chapeaute une quarantaine de bénévoles dévoués à « l'Hermione », souvent retraités. Adhérent de la première heure et depuis peu membre du conseil d'administration pour représenter les bénévoles justement, il recrute, gère les plannings et distribue les rôles. Un vrai chef d'équipe qui tient même le registre des heures : 4 000 par an. C'est dire si ces bricoleurs sont devenus un rouage essentiel dans la construction du bateau. Les bénévoles ne rechignent à rien. "On est adaptable, malléable. On vient quand on nous le demande. S'il y a du retard, on attend. Et en plus, on est capable de tout faire", résume avec le sourire Dominique Chatenet. Capables de porter le costume d'époque pour les visites à la lanterne comme d'assurer le service d'ordre pendant les Journées du patrimoine.

On leur doit aussi la fabrication des coffres en bois qui serviront de rangement pour les gabiers, toutes les peintures à bord ou encore l'entretien au goudron des gréements. Depuis quelques jours Jacky, Daniel et Gianni travaillent le dos courbé sur le faux-pont. Tandis que les entreprises d'électricité déploient leurs salariés, ils ont pour mission d'installer les rails qui protègent les câbles. Au fil de l'avancée du chantier et alors que la pression monte, les problèmes se corsent à fond de cale. Perceuse à la main, ils attendent les instructions.

Tombé amoureux de l'« Hermione »

Depuis deux ans, à raison de deux ou trois fois par semaine, ils viennent de Royan, Saint-Just-Luzac ou de Saint-Hippolyte pour passer la journée sur la frégate. "Je suis Versaillais. Je venais régulièrement visiter « l'Hermione ». J'ai fini par en tomber amoureux", explique Jacky, ancien ingénieur électrotechnicien à la retraite. Les bénévoles racontent tous la même chose avec simplicité : la passion pour les bateaux en général et « l'Hermione » en particulier, ainsi que l'envie de participer à une aventure hors du commun. "J'ai souvent dit que Rochefort était une ville morte. Je garde l'image de moi enfant faisant l'école buissonnière sur les ruines de la Corderie royale. Quand j'ai pris connaissance du projet de « l'Hermione », j'ai tout de suite adhéré en 1996. Je suis même le numéro 132", raconte Dominique. À deux mois des essais en mer, les bénévoles de « l'Hermione » apparaissent plus que jamais indispensables. »

08 août 2014

L'« Hermione » a ses costumes d'époque

Par Lucie Mizzi

L'atelier de confection de costumes, pour l'équipage de « l'Hermione », a rouvert ses portes cette année. Une trentaine de bénévoles ont répondu à l'appel.



En 2012, l'association Hermione-La Fayette a lancé un atelier de création de costumes, afin d'habiller l'équipe chargée de l'accueil du public. Depuis mai, les bénévoles s'activent à présent à reproduire des costumes d'époque pour l'équipage qui naviguera sur « l'Hermione ».

Non loin de « l'Hermione », un petit atelier de costumes. Sur deux jours, deux fois par mois, une trentaine de bénévoles se retrouvent pour recréer les tenues de l'équipage d'antan. De la conception aux petits détails, 78 costumes sont à faire. 17 marins et 54 volontaires, entre autres, seront équipés. Après avoir lancé un appel aux dons, l'association a reçu une dizaine de colis par semaine. Boutons, tissus ou galons ont été récupérés. Pour respecter la mode du XVIIIe siècle, les bénévoles créent principalement des vêtements bleus et bruns dans différentes matières. Lin, chanvre, cuir ou coton, en fonction des arrivages de dons. "Nous avons aussi récupéré des vieilles chemises, à Emmaüs par exemple, que nous transformons", montre Audrey Baudrier, la costumière professionnelle en charge de l'atelier. "Ça n'a jamais été fait auparavant!", relance Marie-France, une adhérente. "Il faut aussi adapter les tenues à la morphologie du XXIe siècle, car avant, les gens étaient moins grands." Dans la joie et la bonne humeur, les petites mains cousent, à la machine ou à la main.

Piqués par un virus : l'hermionite aiguë!

Audrey Baudrier, la costumière professionnelle, a grandi autour de « l'Hermione ». Pendant des années, elle a imaginé le départ du bateau. Pour elle, il était impensable de recréer cet univers sans les costumes appropriés. Il y a deux ans, après avoir fait des recherches historiques, elle a proposé à l'association Hermione-La Fayette des prototypes réalisés par ses soins pour habiller le futur équipage. Depuis, elle encadre les bénévoles. "Audrey est un guide formidable!", commentent ces derniers, le sourire aux lèvres. "Quand on passe la porte, on ne sait jamais ce qui nous attend. Comme on aime ça, on repart avec du travail sous le bras pour la séance d'après."

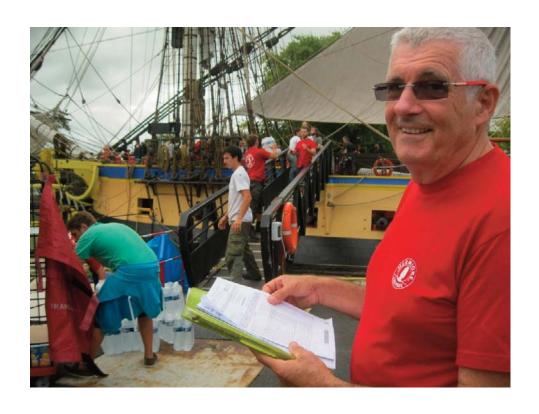
Les patrons et les coupes des tissus doivent être très précis. "Je fais ça et les montages aussi. Après, les bénévoles font toutes les finitions", précise Audrey. Ensuite, les bénévoles travaillent en fonction de leur sensibilité : "Certains préfèrent coudre à la machine, d'autres à la main".

« Je suis en vacances pour trois mois à Rochefort. J'ai entendu parler de l'atelier, alors je suis venue!", raconte Danielle. Dans cet atelier, hommes et femmes se côtoient. "Au départ j'accompagnais ma femme et finalement je suis resté." Claude, Belge habitant Royan depuis un an, est le petit nouveau. Depuis quelques semaines, il s'occupe des vêtements en cuir. Ici, un partenariat a également été monté avec l'institut médico-éducatif (IMPRO) de Tonnay-Charente. Toutes les deux semaines, six à sept jeunes de l'IMPRO se joignent aux bénévoles pour participer à la création. Selon l'éducatrice qui les encadre, "ils sont ravis". Basé sur l'entraide, cet atelier réunit les compétences de chacun. "Nous venons surtout pour la joie de participer à un événement grandiose. On a été piqués par un virus : l'hermionite aiguë! »

Un panier de courses XXL

Par Agnès Lanoëlle

Il faut équiper et nourrir 78 marins pendant deux mois. Des oreillers au café, des salades aux détergents, le super intendant Bruno Gravelier a pensé à tout.



Une fois à bord, il ne sera plus question de descendre chercher un paquet de sucre à l'épicerie du coin. Dimanche, 78 membres d'équipage vont embarquer à bord de « l'Hermione » pour deux mois d'essais en mer. Soit autant de bouches à nourrir et d'hommes à équiper. Vendredi matin, l'équipage a vu débarquer par camion la première vague d'approvisionnement : 3,3 tonnes de marchandises à stocker dans la cambuse. La liste des victuailles est à l'échelle de la frégate : démesurée. Jetons un œil, 300 litres de jus d'orange, 97 plaques de beurre, 80 paquets de café, 80 kilos de raviolis en boîte, plus de 1 300 litres de lait... Les quantités ont été calculées avec l'aide d'un logiciel et de l'ancien directeur de la cuisine centrale de Rochefort. Mais évaluer précisément la quantité de papier toilette pour un équipage de 78 marins reste aléatoire (un rouleau par personne et par semaine a été retenu).

Si la grande majorité des courses vont être embarquées à bord dès le départ, les escales vont toutefois permettre de se ravitailler : les fruits et légumes frais seront régulièrement livrés le temps du séjour en rade d'Aix. Idem pour le pain. Lors du voyage aux États-Unis, 40 kilos de pain seront fabriqués tous les jours à bord du navire. Durant les premiers jours des essais, c'est une boulangerie qui fournira le pain quotidien.

Mais la liste ne s'arrête pas à l'épicerie. Il s'agit aussi d'équiper tout un bateau flambant neuf qui prend la mer pour la première fois. Il y a quelques jours encore, Maryse Vital, déléguée générale de l'association, passait commande pour 180 boîtes de rangements, 120 assiettes en mélaminé, des lampes torches, deux machines à café, des tissus pour réaliser des rideaux, des cartes marines, des oreillers, des litres de détergents ou encore une combinaison anti-incendie.

Depuis plusieurs mois, Bruno Gravelier sorte de "commissaire aux vivres" planche sur l'approvisionnement général du bateau. Ses missions : établir une liste de courses à faire, trouver les fournisseurs, passer commande ou encore discuter les prix pour réclamer des rabais. Car comme la ménagère moyenne, Bruno Gravelier trouve que tout est trop cher! Cet ancien bras droit du consul des États-Unis à Bordeaux a fait jouer son expérience pour faire des affaires. Résultat, il a pu acheter à bon prix des jumelles déclassées de la Marine nationale, 200 cirés et vareuses grâce au geste commercial de la société rochefortaise Quick Marine ou encore la farine fournie par la société Périgord Farine. C'est aussi lui qui a négocié le prix du gazole (23 mètres cubes embarqués pour les moteurs) et le contrat pour les retransmissions par satellite. Une rude affaire visiblement. Calme et organisé, souriant même en pleine réception de courses, Bruno Gravelier a bien mérité son surnom de super intendant.

Les 78 membres d'équipage s'installent officiellement aujourd'hui. Chacun va prendre possession de son hamac ou de sa cabine (pour les pros), manger à bord et participer aux manœuvres. Ce n'est pas encore la haute mer mais les gabiers s'en rapprochent. Plusieurs volontaires de l'équipage sont médecins de profession. Du coup, ils vont assurer les roulements durant le voyage. Mercredi, ils se donnent rendez-vous pour finaliser la liste des médicaments et la trousse à pharmacie.

Les Affaires maritimes et le bureau de contrôle Véritas sont attendus dans le courant de la semaine. Ils ont pour mission de contrôler les prescriptions de la commission sécurité, de vérifier les procédures ou encore de tester l'équipage. À deux jours de partir, difficile d'imaginer qu'ils ne donnent pas le feu vert. Mais c'est toujours un moment crucial.

« Durant cinq jours, la cale va faire l'objet d'attentions soutenues. Formation, répétition, tests visuels et visites techniques vont se succéder. L'une des opérations les plus délicates du week-end qui s'annonce consistera à retirer ce monstre en acier flottant de 250 tonnes avec l'aide d'un lamaneur qui va la remorquer, afin de permettre à la frégate de rejoindre la Charente. Et d'en remonter le cours sur quelques centaines de mètres, jusqu'au port de commerce où elle passera la nuit avant la descente de l'estuaire dimanche après-midi.

Le défi de l'ouverture du bateau-porte

Par David Briand

Le maître de port Pascal Proust sera à pied d'oeuvre autour du bateau-porte qui ferme la forme de radoub Napoléon III, où « l'Hermione » est amarrée depuis presque deux ans et deux mois.

Durant cinq jours, la cale va faire l'objet d'attentions soutenues. Formation, répétition, tests visuels et visites techniques vont se succéder. L'une des opérations les plus délicates du week-end qui s'annonce consistera à retirer ce monstre en acier flottant de 250 tonnes avec l'aide d'un lamaneur qui va la remorquer, afin de permettre à la frégate de rejoindre la Charente. Et d'en remonter le cours sur quelques centaines de mètres, jusqu'au port de commerce où elle passera la nuit avant la descente de l'estuaire dimanche après-midi.

Compliqué, mais confiant

C'est toujours un moment compliqué de déplacer un bateau-porte qui fait 25 mètres de long sur 10 mètres de long", glisse Pascal Proust. Il faudra auparavant procéder à un déballastage, c'est-à-dire le vidage des 396 m³ d'eau qui avaient permis de couler le bateau-porte et, ce faisant, à la quille de s'échouer dans une rainure afin de rendre l'ensemble étanche. "C'est un gros volume et on ne l'a jamais fait", reprend le capitaine qui précise que la manœuvre de ballastage du 7 juillet 2012 avait autorisé l'entrée de « l'Hermione » à 5 heures du matin. Avec un électricien technicien et un spécialiste des vannes, le maître de port sera l'une des trois personnes à manipuler le mécanisme. Une douzaine d'autres personnes sous la houlette du directeur des services techniques de la ville, Alain Papillon, seront mobilisées pour ces manœuvres.

Si cela reste une opération très délicate, les derniers tests, jeudi et vendredi derniers, donnent confiance", glisse le maître de port. La hantise est de revivre l'épisode du déballastage qui n'avait pas fonctionné pour le bateau-porte Louis XV, quand « l'Hermione » avait quitté la double forme voilà deux ans. Même si, au grand soulagement des autorités, le bateau flottant avait pu être déplacé et la frégate être admirée par près de 50 000 personnes. Le pire avait été évité.

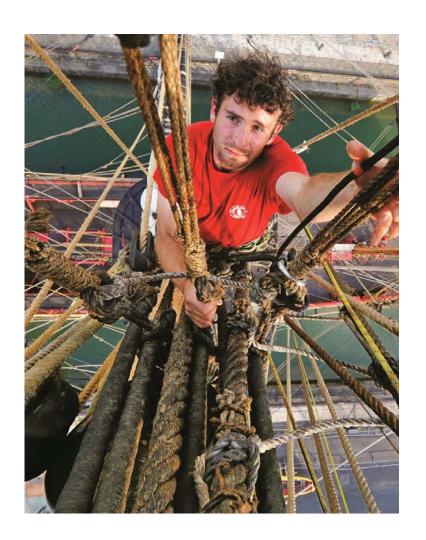
À partir de 13 heures samedi, à la marée montante, lorsque l'eau aura atteint un niveau de 4,50 mètres, l'opération débutera. Elle ne sera pas ouverte au public pour des raisons de sécurité et devrait durer de 1h30 à 3h30. « l'Hermione » devra sortir au plus tard une demi-heure avant la pleine mer prévue à 15h45. En fonction de différents aléas, ce sera avant ou après le bateau-porte. Ce dernier sera remis en service le 23 septembre. Le temps de permettre le nettoyage de la forme de radoub Napoléon III.

Utilisé pour séparer une cale mise en eau du lit de la rivière, le bateau-porte a été inventé dans l'arsenal en 1683 par Pierre Arnoul. Les trois formes de Rochefort (la Vieille forme construite en 1671, la double forme Louis XV édifiée entre 1683 et 1728 et la forme Napoléon Ibâtie entre 1853 et 1861) ont été fermées par ces bateaux flottants, détruits à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Au cœur du chantier de « l'Hermione », des bateaux-portes surmontés de passerelles pour les piétons ont été remis en service au printemps 2012, quelques semaines avant la mise à flot de la frégate. Construits aux Pays-Bas par la société Ravestein, ils ont été acheminés par une barge de 60 mètres de long sur 20 de large. Pesant 125 tonnes pour 17,50 mètres de long et 6,60 m de large, le bateau-porte de la cale Louis XV a été installé grâce à une grue fixée sur la barge. Au cœur des préoccupations, le second caisson flottant (250 tonnes, 23,70 m sur 9,80) a été tracté par un remorqueur depuis le port de la Pallice. Coût de chantier : 5,2 millions.

« Nous sommes prêts »

Par Agnès Lanoëlle

En quelques mois, le commandant Cariou et son équipe ont formé près de 150 volontaires prêts à en découdre sur un navire d'exception.



A quelques heures du grand départ, dimanche, Yann Cariou est un commandant serein. "Nous sommes prêts. Rien n'a été laissé au hasard. Il y aura des bonnes et des mauvaises surprises. Mais j'aurai fait le maximum pour que ça marche", confie-t-il. À 58 ans, l'ancien capitaine du "Belem", recruté il y a un an par l'association pour prendre le commandement de « l'Hermione », est d'un calme sidérant. Pas d'affolement, toujours disponible, le stress lui semble étranger. Son calme et son humour sont de notoriété publique. Sa rigueur et son autorité un peu militaire aussi. Des qualités indispensables au vu de la mission qui l'attend.

« Dimanche, Yann Cariou prendra le large à bord "d'un des bateaux les plus complexes à manœuvrer au monde", assure-t-il. Le marin, qui en a vu d'autres, n'est pas du genre vantard. Les proportions du navire parlent d'elles-mêmes. Plus de 2 000 mètres carrés de voilure, 25 kilomètres de cordages, 400 000 pièces de bois assemblées. « l'Hermione » était un bateau de guerre rapide qui pouvait atteindre 14 nœuds. Il est lourd, très performant, très exigeant avec une surface de voile énorme et un gréement du XVIIIe siècle. À l'époque, il fallait 130 marins aguerris", explique-t-il.

« Plus de deux siècles plus tard, ils ne seront que 78 membres d'équipage, dont quinze professionnels, à embarquer. Moyenne d'âge : 29 ans. Un tiers de femmes. Des volontaires venus de toute la France, dont la moitié n'avait jamais fait de voile. L'un des premiers critères de recrutement étant la motivation, avant même l'expérience. En quelques mois, Yann Cariou et sa garde rapprochée - des officiers de la Marine et d'anciens du "Belem" - ont formé près de 150 gabiers qui assureront le roulement pendant les deux mois d'essais en mer puis pendant le voyage pour les États-Unis en 2015. Pari réussi en un temps record. "On a formé 150 volontaires à un très bon niveau. Certains viennent de passer 800 ou 900 heures sur le bateau. Il n'y a pas eu de retard. Je suis très content d'eux", dit-il sur un ton sincère.

Prototype

Reste maintenant l'inconnu. Aussi expérimenté soit-il, le commandant de « l'Hermione » sait qu'il va naviguer sur un prototype. Il a beau avoir bossé pendant des mois, consigné toutes les procédures, avoir écrit les manuels du gabier et de l'officier de quart, bref connaître le bateau sur le bout des doigts, Yann Cariou mesure le saut dans l'inconnu. "J'ai la vision du bateau prêt à prendre la mer, mais « l'Hermione » est une aventure technique et humaine unique. Il faut maintenant prendre le bateau en main, y aller progressivement. Je pense que c'est un bateau très marin, très manœuvrant, mais peut-être raide. Nous allons devoir être très vigilants, aux aguets. Sur ce genre de navire, toute erreur se paie cher et vite", estime le commandant.

Yann Cariou et son équipage ont deux mois pour tester « l'Hermione » et faire leurs preuves.

Une nuit à bord de la frégate

Par Agnès Lanoëlle

«La vie à bord s'organise. Le calme avant le grand jour.

Il est 18 heures et les portes du chantier se sont refermées sur l'équipage désormais installé à bord de « l'Hermione ». La rumeur des visiteurs s'est tue. Une odeur de shampooing recouvre celle du goudron qui enveloppe le navire toute la journée. C'est l'heure encore flottante de la douche, du repas ou d'un simple repos. Certaines filles en profitent pour passer une dernière robe légère, d'autres jouent de la flûte... Nous allons passer une nuit sur « l'Hermione »... à quai. Pas de roulis ou d'avis de tempête. L'ambiance "Pirates des Caraïbes" ce sera pour un autre jour. Ce soir, c'est l'inattendue quiétude avant le grand rush. Le visiteur lambda croirait qu'il ne se passe rien.

20 heures. Depuis lundi, les 78 membres d'équipage prennent leur marque dans leur nouvelle maison. À fond de cale, hamacs et bannettes entrelacés ont été attribués. L'espace est confiné comme un mouchoir de poche. Des rideaux ont été confectionnés en urgence pour avoir un semblant d'intimité. On circule en permanence voûté pour ne pas prendre une poutre sur le coin de la tête. Les uns rangent leurs minces affaires sous des sacs plastiques par peur de l'humidité. D'autres tendent des bouts où ils peuvent pour accrocher brosses à cheveux, chaussettes ou pyjama. Esprit colo de vacances avant le grand saut, les manœuvres par gros temps, les rondes de nuit, la fatigue et le mal de mer. La moyenne d'âge des volontaires tourne autour de 25 ans. Ils sont étudiants, infirmiers ou jeunes marins.

« C'est un rêve d'enfance. Même si je ne le réalise pas vraiment, je pense qu'on participe à une aventure unique au monde. Des hommes ont construit « l'Hermione ». Aujourd'hui, une nouvelle histoire commence avec nous", raconte Gwendoline, 24 ans. À trois jours du départ, les toilettes et les douches sont encore hors service. Il faut donc aller sur les quais pour se brosser les dents. Pas de panique. Personne ne semble stressé par ce détail. Les tables en bois de la cuisine ne sont pas prêtes non plus.

Le porc caramélisé aux carottes est servi sous les arbres. Ce soir-là, le commandant Cariou a invité à sa table Charlène Gicquel, second capitaine, Antoine Faure, lieutenant de navigation, Anne-Laure Barberis, lieutenant canonnier et Latouche une perruche empaillée, mascotte de la frégate. Huîtres et chandelles pour rire et profiter de ces derniers instants de tranquillité. Pendant ce temps, au milieu des cartons, Jean-Baptiste Vasse, l'un des jeunes volontaires médecins, finalise la pharmacie. Sur « l'Hermione », on s'attend à des coupures et des brûlures en raison du gréement et à quelques traumatismes crâniens au vu de la taille des poulies. Mais on ne va pas passer la soirée sur les bobos et les risques d'une telle aventure. Ce mercredi soir, la frégate est étrangement calme. La magie du gréement à la tombée de la nuit opère. On se croit sur un gentil voilier, une vraie carte postale.

23 heures. Sur le pont, l'équipe de Stéphane Brancy, chef de tiers, se rend utile. Pendant que l'un des volontaires assure une ronde pour s'assurer que tout va, d'autres se sont lancés dans le pochoir. Près de 120 gilets de sauvetage à marquer à l'encre noire. "Comme pour le "Titanic", ceux qui nous repêcheront sauront vite d'où nous venons", rigole-t-on. Petit va-et-vient à l'heure du coucher. Certains profitent de cette dernière soirée pour aller boire une bière en ville ou dormir à la maison. D'autres préfèrent aller se caler dans leur hamac pour lire une bande dessinée qui parle de... voyage. Une petite bibliothèque a été constituée à bord.

Minuit. On intègre notre chambre d'invité de deux mètres carrés, un matelas et la lumière. Royal! **2 heures.** Pas encore de craquement de bois, de mal de mer, mais la ventilation qui tourne à fond. Sur le pont, des voix, quelques pas. Une porte claque. Il fait très chaud. **3 heures.** On repense à ce que nous a dit dans la soirée un volontaire encore plein d'enthousiasme : "On va être serré, tout mouillé et ça va sentir les pieds, mais c'est ça qui va être génial!"

7 heures. Petit-déjeuner puis appel sur le pont et consignes du jour. On a supermal dormi mais on a une folle envie d'embarquer pour la grande aventure. Samedi après-midi, « l'Hermione » quitte sa forme de radoub pour le port de commerce. Mais aucune animation n'est prévue pour cette sortie techniquement périlleuse. L'association n'a volontairement pas fait de publicité autour de l'événement. Dimanche, la frégate devrait prendre la mer entre 15h30 et 16 heures. Puis, elle descendra la Charente au moteur. Elle est attendue au mouillage sur l'île d'Aix entre 18h30 et 19 heures. De nombreux points de vue sont organisés des deux côtés du fleuve.

C'était un faux départ pour « l'Hermione »

Par David Briand

8 000 personnes massées le long de la Charente n'ont pu voir la frégate flambant neuve sortir de son bassin. La vase a bloqué l'ouverture du bateau-porte à Rochefort.

Autant que par son glorieux passé maritime qui vit 550 navires construits dans son arsenal en trois siècles, Rochefort-sur-Mer se singularise aussi par la vase du fleuve qui la borde, la Charente. Accumulée dans les quatre tunnels situés en bas du bateau-porte de 25 mètres de long sur 10 de haut séparant la Charente et son bassin (la forme de radoub Napoléon III), elle a empêché la réplique de la frégate de La Fayette de sortir et de naviguer pour la première fois sur le fleuve, dix-sept ans après le lancement du chantier de sa construction.

Déjà échaudée en juillet 2012 par l'ouverture difficile d'un autre bateau-porte lors de la mise à l'eau de la coque précédant son transfert entre deux bassins sous les yeux de 50 000 personnes, la Ville avait décidé de scinder en deux l'événement : sortie hier et descente de la Charente jusqu'à l'île d'Aix ce dimanche. Le but : faire baisser la pression populaire et médiatique. Selon la police, 8 000 personnes s'étaient néanmoins massées sur la rive droite du fleuve, entre l'arsenal et le port de commerce, en amont, où la frégate devait passer la nuit.

Aucun risque

Reste que le scénario ne s'est pas déroulé comme prévu. Dès hier matin, le maître de port, Pascal Proust, glissait à ses interlocuteurs : "La nature va nous indiquer ce qu'elle désire." Quelques heures plus tard, la quinzaine de membres du personnel de la Ville et de la capitainerie du port dédiés aux manœuvres sur ce monstre d'acier de 250 tonnes, se sont rendus à l'évidence : les tunnels de communication de 6 mètres de long sur 60 centimètres de diamètre qui devaient équilibrer les niveaux d'eau entre la Charente et le bassin lors de la marée montante étaient obstrués par de la vase compacte. L'intervention d'un plongeur puis d'un camion hydrocureur n'ont permis que de partiellement retirer les sédiments.

Trop d'incertitudes restaient : première d'entre elles, la crainte de voir le bateauporte (sorte d'écluse flottante) se coucher en le manœuvrant. Deuxième
incertitude : les lamaneurs exprimaient des réserves quant au remorquage du
bateau-porte, si de la vase subsistait dans les conduites. Anticipant des futures
critiques, le maire (UMP) Hervé Blanché s'est adressé à la foule au micro en
expliquant qu'aucun essai n'avait pu être réalisé auparavant. La hantise dans ce
genre de test étant que les vannes des tuyaux ne se referment plus. "Si ça ne
marche pas, "L'Hermione" s'échoue", a conclu l'élu.

Une vague populaire pour saluer « l'Hermione »

Par David Briand

Plus de 60 000 personnes ont accompagné la première sortie en mer de la frégate, hier.



La journée d'hier restera dans les annales des Rochefortais qui ont vécu le départ de "L'Hermione". Rochefort se sent certes un peu orpheline maintenant que la frégate vogue de ses propres voiles et avec ses deux moteurs. Mais son retour annoncé dans la forme de radoub en novembre, après ses tests en mer, va devoir habituer les Rochefortais à voir la frégate s'installer dans le paysage de ces marais jalonnés d'édifices de protection de l'arsenal. Encouragés par une météo idéale et les bonnes nouvelles parvenues de sa sortie de l'arsenal à 4h45 dimanche, les Rochefortais se sont pressés par milliers sur les quelques kilomètres bordant le fleuve.

Certains accès au fleuve ont pu laisser penser à ces routes étroites bordées de voitures menant aux plages de la Côte sauvage ou de l'île d'Oléron. Les plaques d'immatriculation des véhicules montraient l'étendue de l'origine géographique de ces passionnés ou tout simplement curieux : Gironde, Nièvre, Pas-de-Calais, Vienne. Et quelquefois de moins loin, comme Bernard, un retraité résidant près de Saintes, venu avec son épouse sur les pelouses de la Corderie voir "L'Hermione" pour la quatrième fois en dix-sept ans : " au début de la construction, quand le pont supérieur a été fini, au moment de l'installation des gréements et tout récemment pour une visite guidée à l'intérieur ".

À quelques mètres de là, la ministre de l'Écologie Ségolène Royal a annoncé la création, le 12 septembre, d'un comité national Hermione-La Fayette avec le ministère de la Défense. Président du Conseil général, Dominique Bussereau a fait part de son soutien à l'initiative d'un autre comité visant à faire transférer les cendres du marquis de La Fayette du cimetière parisien de Picpus au Panthéon. Tandis que le maire, Hervé Blanché, a rendu hommage à ses deux prédécesseurs, Jean-Louis Frot et Bernard Grasset, présents à ses côtés et à qui il a donné l'accolade. Le travail auquel la municipalité va s'atteler à présent sera de compenser le vide laissé par la frégate en 2015. Le maire a indiqué avoir le souhait de mettre en place, l'été prochain, une grande exposition sur La Fayette à partir des œuvres collectionnées par la fondation Josée-et-René-de-Chambrun qui détient les collections historiques se rapportant à la mémoire du marquis.

Comme un mirage

Par Agnès Lanoëlle

L'Hermione au mouillage au large de l'île d'Aix.



La carte postale est presque parfaite, un peu irréelle. Au soleil couchant, un bateau pirate mouille au large de l'île d'Aix (réalisé sans trucage!). Depuis dimanche soir, "L'Hermione" est l'attraction du moment. La presqu'île de Fouras offre un magnifique point de vue aux photographes qui traquent sa silhouette à l'horizon. Tous les soirs, à la marée montante, voiliers, kayak ou stand-up paddle tentent leur chance pour approcher au plus près la frégate. Au point que l'équipage a été contraint hier matin de sortir le porte-voix pour repousser des assaillants certes inoffensifs mais parfois inconscients. Si on est loin des 60 000 spectateurs annoncés pour sa sortie, ils sont encore des dizaines, à terre comme en mer, à vouloir voir ce nouveau chef- d'œuvre made in Rochefort qui a pris la mer dimanche.

Demain à La Rochelle

Ainsi "L'Hermione" se rode. Il s'agit de valider les équipements contemporains (moteurs, réseaux...) et de faire une liste des améliorations à apporter. " Ça va des portes qui claquent au manque de patères pour accrocher des affaires. Hier par exemple, le mécanicien avait besoin d'huile et on a aussi fait livrer des chaussures de sécurité ", raconte Maryse Vital, déléguée générale de l'association. À bord, les nouvelles sont bonnes. Depuis hier, un blog a été ouvert pour suivre les péripéties de l'équipage. Toute la journée, la frégate a navigué au large de la Vendée et de l'île de Ré. Comme prévu, elle devrait quitter son mouillage de l'île d'Aix, demain, direction le port de la Pallice, à La Rochelle. Mais attention, contrairement à ce qui avait été un temps envisagé, le site ne sera pas accessible au public pour des raisons de sécurité. Le sujet fait trembler les autorités depuis ce week-end. "L'Hermione" y restera à quai jusqu'à lundi. Le temps nécessaire pour se ravitailler et faire une relève d'équipage. Une vingtaine de volontaires seront débarqués et remplacés. Dès lundi, la frégate reviendra jeter l'ancre au large de l'île d'Aix pour quelques jours. Elle est attendue le 26 septembre à Brest puis du 9 au 13 octobre à Bordeaux.

Rochefort, orpheline de l'Hermione

Par Kharine Charov

Après son départ dimanche dernier, "L'Hermione" laisse son port d'attache orphelin. Une visite "de consolation" vient d'être lancée par la Corderie autour des formes

Dix-sept ans de reconstruction, c'est bien long, et finalement, maintenant que L'Hermione a quitté sa forme de radoub pour les essais en mer, c'est devenu très court. Depuis dimanche et pour deux mois, l'oiseau s'est envolé et les visiteurs un peu étourdis se cassent le nez sur une porte de chantier vide. Trop tard. Même si elle s'y prend tard, la Ville (dont l'équipe a changé en mars) se penche sur l'avenir de l'arsenal et sur ce qu'il est convenu d'appeler l'après-Hermione. Après plusieurs chargés de mission qui n'ont pas pondu grand-chose, un comité de pilotage vient de se créer durant l'été.

Petit bonus

Concrètement, pendant ces deux mois de navigation, le centre international de la mer (Cim) a dû aussi trouver un plan B. Parler de "L'Hermione" sans... "L'Hermione". Tel est le défi de la nouvelle visite lancée hier et intitulée "La Corderie et l'aventure de "L'Hermione" ". Finie la découverte du chantier, avec le bruit de l'enclume et l'odeur du goudron, la voilière qui coud les voiles et les menuisiers à pied d'œuvre. Le Cim propose désormais cette visite en bonus à ceux qui prennent un billet pour la Corderie chaque jour à 11 heures et 16 heures.

À ces deux horaires, d'anciens guides de "L'Hermione" se joignent à leurs homologues du Cim pour raconter l'arsenal, la frégate et son chantier de 17 ans, autour des formes de radoub. Il s'agit d'évoquer la construction de la frégate autour des formes de radoub vides, tout en accédant à la nouvelle exposition sur le voyage de "L'Hermione" vers les États-Unis en 2015. À travers le témoignage des guides, dont certains travaillent sur le site depuis le début de l'aventure du chantier, les visiteurs glanent des infos sur la vie de l'équipage à bord et sur les dernières actualités.

Dès le lancement de cette nouvelle formule hier, le groupe (limité à 35 personnes) a appris que depuis vendredi et pour tout le week-end, "L'Hermione" a accosté au port de commerce de La Rochelle, sans accueillir de public. Ils ont aussi découvert que les 54 volontaires qui avaient embarqué à bord avaient tous été affectés à un quart précis. Et celui de minuit à 4 heures du matin n'est pas le plus apprécié... Ou encore, on leur a confié qu'un des matelots était déjà tombé de son hamac pendant son sommeil. Quelle aventure! Dès cette semaine, les clôtures de bois qui cachaient "L'Hermione" vont être enfin démontées.

En escale forcée

Par Frédéric Zabalza

L'Hermione au port de La Rochelle



Un jeu de tarot, des livres, des bandes dessinées, des escapades vespérales à la plage de Chef-de-Baie. Un peu d'ennui aussi, pas mal de frustration et surtout beaucoup de boulot. N'allez pas croire que l'équipage de "L'Hermione" se tourne les pouces, alors que la frégate est toujours amarrée depuis une semaine au port de la Pallice, à cause d'une panne d'un des deux moteurs. Un comble pour un bateau " historique ". La vie à bord et à terre s'est organisée au rythme des quarts, toutes les 24 heures. "Un tiers de l'équipage est affecté au service (sécurité incendie et voie d'eau), à la sûreté (approche du bateau, carnet des entrées et sorties) et à la cuisine. Un autre tiers est là le matin en renfort. Les autres ont quartier libre, ils peuvent prendre le bus pour aller en ville ou à la plage. On a aussi le fourgon de l'association pour pouvoir se transporter", explique le commandant Yann Cariou.

Concours de lancer de touline

Sur tous les bateaux, il y a toujours quelque chose à faire. Même si "L'Hermione" n'est pas un navire comme les autres, il offre avec force abondance des activités et des travaux en tous genres. De l'entretien du pont, que les poussières déversées par les céréaliers viennent recouvrir, à la réparation des cordages, en passant par des cours de météo marine ou de mises en place de palans. Un concours de lancer de touline (cordage) a joint l'utile au divertissement. "Ça n'en a pas l'air, mais c'est très important", assure Yann Cariou, qui fut jadis tiré d'un mauvais pas, sur les bancs de Terre-Neuve, grâce à l'habileté d'un lanceur. Contre mauvaise fortune, l'équipage (72 membres, 18 professionnels et 54 volontaires, 27 ans de moyenne d'âge) fait donc bon cœur. "On saisit toutes les opportunités pour apprendre et se former, souligne le commandant. Pendant plusieurs jours, on a profité du bassin de la Pallice pour faire des exercices avec les deux canots, chose qu'on n'avait pas pu faire à Rochefort et qu'on n'aurait pas pu faire en mer. Ça fait partie de la formation obligatoire de l'équipage. Techniquement, à présent, tout le monde connaît bien le bateau, mais il manque le sens marin, qui s'acquiert en faisant des manœuvres." Les matelots ont poursuivi hier leur pratique de l'aviron en emmenant les canots au Grand Pavois, où ils ont paradé en costumes d'époque. De quoi s'occuper. Mais tous n'attendent qu'une chose : repartir au large. D'autant que les premiers essais à la voile ont été très prometteurs.

C'est incroyable, le peu qu'on a vu en mer était épatant. Le bateau a une grande stabilité de route. Il ne traîne quasiment pas d'eau derrière et il n'en pousse pas devant, même à 9 nœuds! Je n'ai jamais vu ça. Il faut dire que c'est un navire de guerre, conçu par les meilleurs ingénieurs de l'époque. Ça n'a rien à voir avec le "Belem", qui est, à la base, un cargo à voile", explique Yann Cariou, ancien commandant du "Belem".

Le programme de "L'Hermione" prévoit une escale à Brest le 26 septembre. " C'est encore jouable. Ça peut aller vite. Nous, en tout cas, on est prêt à appareiller ", veut croire le commandant. La difficulté tient au fait qu'un expert, désigné hier, doit examiner le moteur défaillant, sous garantie, fabriqué par un constructeur italien, avant d'envisager des travaux de réparation. Au moins l'escale forcée de "L'Hermione" profite-t-elle aux Rochelais, qui ne manquent pas de venir l'admirer. Même de loin.

24 septembre 2014

Le bateau-porte devrait regagner sa place demain

Par Kharinne Charov

Le bateau-porte avait quitté la forme Napoléon Ilors du départ de la frégate. Il devrait regagner sa place demain, quand la vase aura été dégagée. Le bateau-porte de la forme Napoléon aurait pu retrouver sa place hier, mais la quantité de vase accumulée s'est avérée plus importante que prévu. Ce n'est que partie remise et le monstre de 380 tonnes est attendu demain soir. D'ici là et dès ce matin, la pelle à grand bras va s'attacher à désenvaser. Pourtant, nul n'a chômé pour régler cette affaire, depuis que l'engin métallique a été transporté au port de commerce, le jour du départ de "L'Hermione" le 7 septembre. "Nous avons d'abord vidé le bateau-porte pour visiter les caissons. Nous avons trouvé 10 à 15 centimètres de vase au fond, rien de plus normal. Certes, nous avons changé un joint sur une porte de liaison, mais nous n'avons pas constaté de rouille. Tout va bien", rassure Alain Papillon, directeur des services techniques de la Ville. Puis, et cela remonte à la semaine passée, des cornières métalliques ont été posées le long des rainures dans lesquelles le bateau-porte viendra s'encastrer afin de protéger la maçonnerie. Tout est donc prêt.

Satanée vase

« Il ne reste plus qu'à ôter la vase accumulée depuis l'ouverture de la forme, mais aussi depuis qu'elle accueillait "L'Hermione" en 2012. Dès ce matin, la pelle à bras dégagera côté môle ; demain matin, toujours à marée basse, elle fera de même côté aval. Et demain soir, les lamaneurs seront à pied d'œuvre pour ramener le bateauporte dans ses pénates. "Nous n'aurons plus qu'à le ballaster et à l'installer dans l'autre sens, puisque la forme sera vide et que les joints devront être tournés vers l'intérieur", poursuit Alain Papillon.

Voilà qui rassurera ceux qui s'inquiétaient du sort du bateau-porte de "L'Hermione". Mais l'aventure ne s'arrête pas là et occupera encore son monde jusqu'à décembre. À partir de lundi a priori, les pompes qui auraient dû être posées à la mise à l'eau de "L'Hermione" en 2012 seront enfin installées dans la forme Napoléon III, comme elles l'ont été dans la Louis XV en début d'année. Ensuite, il faudra manipuler le bateau-porte de la double forme pour le remettre dans le bon sens, c'est-à-dire avec son joint vers l'intérieur.

À la fin du mois d'octobre, avant le retour de "L'Hermione", nous aurons encore une semaine pour nous entraîner sur les bateaux-portes, en les déballastant, les tournant et les retournant afin de mieux comprendre comment ils se comportent ", annonce Alain Papillon. Mi-octobre, la Louis XV sera enfin vidée pour pouvoir accueillir les portes intermédiaires qui attendent toujours sur les pelouses de l'Arsenal depuis 2012... Ensuite, cette double forme unique au monde sera nettoyée, vidée et portera beau. Cela mènera en décembre. L'année 2015 devrait offrir alors à "L'Hermione" tout le décor qu'elle mérite pour son grand départ.

29 septembre 2014

Rendons à La Touche...

Par Kharinne Charov

Il fut le premier commandant de "L'Hermione"

Aujourd'hui, "L'Hermione" et La Fayette sont indissociables. À tel point que l'association rochefortaise chargée de la reconstruction de la frégate depuis 1997 s'appelle Hermione-La Fayette. Pourtant, en 1780, quand le marquis part annoncer l'envoi de renforts français à Washington et aux insurgés américains, il n'est certes pas un passager comme les autres, mais pas loin. Car le marin de "L'Hermione", c'est son commandant Louis-René de La Touche-Tréville, pas La Fayette. Connu et reconnu dans l'histoire maritime pour être un marin de haut vol, cet officier exemplaire revient un peu dans les discours aujourd'hui, avec le très médiatisé départ de "L'Hermione", le 7 septembre dernier. Et ce n'est que justice.

Une vraie vocation

- « À Rochefort, où il est né en 1745, on retient l'hôtel particulier de sa famille, situé rue Pujos et qui accueille actuellement le Centre communal d'action sociale. Issu d'une famille de marins, puisque son père, Louis-Charles, puis son oncle, Charles-Auguste, furent commandants de la marine à Rochefort, Louis-René devient mousse à 13 ans. Et, d'emblée, embarqué avec son père et son oncle, il fait la guerre de Sept Ans. Forcément, ça forge le caractère!
- « Après dix ans d'expérience en mer, le jeune La Touche devient mousquetaire dans l'armée de terre. Mais pour quatre ans seulement. Très vite, il rejoint la marine et parcourt les mers du monde. Quand il est nommé commandant de "L'Hermione" par le roi, en 1779, la guerre d'Amérique a commencé, mais la France ne s'est pas encore engagée. Du coup, cette première campagne est quasiment banale, au large des côtes atlantiques. De petites escarmouches en attaques de corsaires, le commandant constate que la frégate de 12 (armée de 26 canons de 12 livres) est un bon bateau.

La Fayette, et alors?

Retour à Rochefort l'année suivante pour mieux repartir. Vers l'Amérique cette fois, pour une mission diplomatique de confiance : déposer La Fayette à Boston. Trente-huit jours plus tard, c'est chose faite et... c'est tout. "L'Hermione" continue sa route et vit sa vie. Certes, elle a reçu à son bord le Congrès américain en mai 1781, c'est du jamais-vu. Mais la fonction du bateau est de protéger les convois, de transporter les troupes et, parfois, de guerroyer. C'est ainsi que l'entend La Touche, qui remporte le combat de Louisbourg en juillet 1781. Remarqué par Louis XVI, il se verra confier des responsabilités jusqu'à Versailles.

À la fois comte depuis 1786 et franc-maçon, l'officier saura traverser les époques, devenant député du tiers état à la Révolution, puis commandant en chef des forces navales de la Manche, nommé par Napoléon. C'est sous le Consulat que La Touche va se couvrir de gloire en repoussant Nelson par deux fois en 1801. Aujourd'hui encore, l'Histoire retient qu'il fut le seul à résister à l'amiral anglais. Et il aurait fait mieux encore s'il n'était pas mort d'épuisement en 1804. Car La Touche avait proposé à Bonaparte un plan ambitieux pour envahir l'Angleterre, lequel aurait évité... Trafalgar. Rien que ça!

À la lecture d'un tel destin, on comprend que le commandement de "L'Hermione" ne fut qu'un tout petit événement dans sa carrière. Quand bien même La Touche reste l'un des meilleurs capitaines de la guerre d'Amérique.

01 octobre 2014

« L'Hermione » attendue sur les quais de Bordeaux

Par Denis Lherm

La première escale officielle de la réplique du navire emprunté par La Fayette pour se rendre en Amérique a été avancée de deux jours, pour faciliter la navigation



Annoncée initialement pour le jeudi 9 octobre, l'arrivée de la frégate "L'Hermione" dans le port de Bordeaux aura finalement lieu dès mardi prochain 7 octobre. Le passage sous le pont Chaban-Delmas à Bordeaux de la réplique du navire que La Fayette emprunta pour se rendre en Amérique est prévu vers 19 heures. Et il donnera lieu à une parade nautique.

Avancée pour bénéficier de meilleures conditions de marées et de navigation, l'arrivée anticipée de "L'Hermione" permettra donc à Bordeaux de disposer de plus de temps pour découvrir ce navire, qui doit rester amarré au quai Richelieu (ponton d'honneur) jusqu'au lundi 13 octobre. Auparavant, pour rejoindre sa première escale, le bateau devra affronter une épreuve potentiellement délicate : la remontée de l'estuaire de la Gironde. Elle prend entre six et huit heures et selon les conditions, elle peut s'avérer compliquée. Ce n'est pas pour rien que tous les navires supérieurs à 50 mètres ("L'Hermione" en fait 65) sont obligés de prendre à leur bord un membre de la station de pilotage de la Gironde. Un pilote fin connaisseur des lieux, qui aide le capitaine à franchir l'obstacle.

Dangers multiples

« Tout au long de l'estuaire, les dangers sont multiples : bancs de sable, courants, hauts fonds, épaves, brouillard, clapot parfois dur et haché... Quand le temps le permet, les navires contraints au pilotage sont guidés à distance par radio pour entrer dans l'estuaire depuis le poste du Verdon, puis ils prennent ensuite un pilote à bord jusqu'à Bordeaux. Par mauvaise météo, le pilote doit être embarqué bien plus tôt, au niveau de la bouée d'atterrissage BXA, située 30 km au large du Verdon.

La responsabilité du pilote est très importante, même si le capitaine du navire reste "seul maître à bord", selon la formule. Une ordonnance de Colbert, signée en 1681, prévoyait d'ailleurs une lourde sanction en cas de faute : "S'il échoue volontairement le navire, le pilote sera puni du dernier des supplices et son corps sera attaché à un mât planté près du lieu du naufrage". Christophe Reux, président de la station de pilotage de la Gironde, sait à quoi s'attendre, car c'est lui qui aidera au convoyage de "L'Hermione" le long de l'estuaire, mardi prochain.

Dans son approche vers Bordeaux, "L'Hermione" verra venir à sa rencontre une flottille de sept navires des croisières fluviales. Elle passera ensuite sous le pont Chaban-Delmas accompagnée par une parade nautique, avant de venir s'amarrer au quai Richelieu, en musique. Les visites publiques commenceront dès le lendemain.

06 octobre 2014

« L'Hermione » vire au vent de l'Histoire

Par Philippe Baroux

« Accrocher des vents portants, sans toutefois être cueilli par un front froid, l'une de ces descentes du baromètre qui gorgent de brume et de pluie les voiles faites à l'ancienne, tel un épais buvard. Deux de ces dépressions creusées au large de l'Islande glissaient vers le golfe de Gascogne le week-end dernier, et "L'Hermione" s'amusait avec, jusqu'en baie de Douarnenez, en prenant garde de ne pas s'y exposer de front. C'est la première épreuve du large qui s'impose à la frégate depuis qu'elle a laissé dans son sillage la pointe rétaise des Baleines, jeudi dernier, pour s'en aller virer sur les houles de son destin de trois-mâts. Loin dans le nord-ouest, en haute mer.



La délivrance

Une parenthèse en pleine mer – avant-goût du grand voyage vers l'Amérique – déjà près de se refermer. Demain en milieu de matinée, le vaisseau reverra la terre. Il saluera Cordouan et son royal phare, avant de remonter l'estuaire de la Gironde jusqu'à Bordeaux, pour sa première escale officielle. Six jours de festivités l'y attendent. Mais, à coup sûr, cette échappée sur les longues houles aura été une délivrance. Car "L'Hermione" attendait le large depuis ce 7 septembre où elle salua la ville qui la vit naître, Rochefort.

Même s'il est négligeable à côté des dix-sept années de chantier, ce mois des premiers calages sur la mer d'huile des îles charentaises fut long, très long pour ceux du bord. Dix-huit jours d'immobilisation forcée à La Rochelle, pour cause de panne moteur, n'auront que davantage mis les nerfs à l'épreuve. Aussi, jeudi dernier, tous ne parlaient que de ça. De vent et de houle. De ce pour quoi ils ont fait trois jours de stage et donné beaucoup de leur temps libre à découvrir le vaisseau. De cette bascule vers une météo de saison, bonne pour tendre le gréement, éprouver la carène, et amariner les volontaires, ces 150 hommes et femmes qui se relaieront au fil des navigations. "L'Hermione" s'éveillait au mouillage, à 1 kilomètre devant La Rochelle, lorsque Yann Cariou affirmait : "C'est un excellent navire, très marin." Mais le commandant, en homme d'expérience des grands voiliers, ancien patron du "Belem", piaffait de le voir audelà de ce temps de curé matinal. Talkie-walkie en main, près du poste de barre, il semble aussi serein que le "surnuméraire" de l'entrepont, Nahna, un petit chat qui a rejoint l'équipage lors de l'appareillage.

L'ouverture du bal!

Nous avons été trop gâtés jusqu'ici, mais cela a permis un apprentissage en conditions idéales", exprimait celui qui porte ses galons de capitaine de corvette de la Marine nationale, comme la tradition l'y autorise. "C'en est fini du beau temps! Samedi et dimanche, ce sera l'ouverture du bal!" Du commandant aux gabiers, des 72 membres de l'équipage jusqu'au médecin du bord, tous savaient alors qu'il n'y avait plus que quelques heures à patienter, entre Ré et Oléron. Le temps que les contrôleurs des Affaires maritimes, du bureau Veritas et de l'Agence nationale des fréquences valident les derniers paramètres techniques. Seront notamment éprouvées la gouverne et la puissance des moteurs de secours, mais aussi trois procédures d'urgence auxquelles l'équipage se pliait lors des exercices du jour : homme à la mer, incendie et abandon du navire. Comme à la parade, avec strict respect des consignes, et dans une coordination déjà bien calée.

Au lever du jour, lors du branle-bas, ces marins aux tee-shirts garance avaient déjà donné à voir leur motivation. Tous sur le pont, et pas seulement le tiers de quart (1), pour un appareillage sous voile, le deuxième en un mois. Très vite, l'alchimie entre les bénévoles inexpérimentés et les 18 professionnels du bord révélait des ressorts efficaces. Yens Langert, profil trapu de guerrier viking, convoquait l'assemblée de l'équipage devant la barre, double roue brassée par deux paires de bras. Le bosco dans ses œuvres appuyait dans un français joliment accentué le récapitulatif de la manœuvre à venir. "Border l'écoute de hunier, virer à pic, hisser le grand foc, le petit hunier, le petit foc..." Des expressions inconnues du profane, qui captait aussi les mots "perruche", "perroquet" ou encore "misaine"... Le maître d'équipage, à qui la frégate doit une partie de son gréement, parlait ainsi des voiles, et de la chaîne d'ancre.

Le petit déjeuner passe vite

« Après les mots, les bras bandés et les dos cambrés, pour des efforts consentis sans compter. Peu de commentaires, si ce n'est quelques boutades jetées entre deux pieds de mâts... "Le petit déjeuner passe vite!" Des sourires entendus, aussi, et de l'application devant le mur dressé de cordages de chanvre et de manille filant en lignes de fuite vers les hauteurs. Leur maniement mobilise jusqu'à 12 hommes et femmes de tous âges et nationalités. Français, Suédois, Américain et Belges ce jourlà. Tous ahanant l'intensité du moment, et l'ouverture douce des vergues étirant la toile à plus de 40 mètres. Des "Oooooh... hisse!" martelés en cadence. L'Histoire, la grandeur, embaument la sueur, le tanin, et le brai. Autour de la frégate, trois voiliers de polyester et de contreplaqué, aux plaisanciers admiratifs de la cathédrale de chêne et de lin s'élevant vers le bleu pur du ciel.

Lentement, le trois-mâts donnait à contempler toute son échelle, en majesté, et à la verticale des ombres que le soleil étirait généreusement sur le pont brun. Une houle douce caressait les rondeurs de la coque jaune et bleu, qui s'arrachait mollement au trait de côte. 45 minutes plus tard, le navire avait relevé son ancre, et envoyé la moitié de sa garde-robe. Quelque 1 000 mètres carrés de voile, du mât de misaine à l'artimon. Le regard fixé sur l'équipage, le mug rempli de café posé à main gauche, Yann Cariou auscultait sa joie : "Ça n'est que du bonheur, après trois jours d'essais moteur." Le commandant, la frégate et l'équipage étaient alors parés à satisfaire "l'attente du large".

(1) L'équipage est divisé en tiers qui prennent leur quart de manœuvre sur le pont à tour de rôle.

07 octobre 2014

« L'Hermione » fait voile vers Bordeaux

Par Philippe Baroux

Les canons de la réplique de la frégate qui transporta La Fayette en Amérique cracheront le feu aujourd'hui dans le port de la Lune.

À son bord, des volontaires bordelais.



Attablé devant un plat de saucisses-lentilles, dans le clair-obscur du pont de batterie, Benoît Feur déjeune entre deux monumentales pièces d'artillerie fondues à Ruelle, dans l'Angoumois. Il est l'auteur d'un "hold-up" ; c'est lui qui le dit. Ce Bordelais d'origine, qui exerce le métier de sapeur-pompier professionnel à Paris, aurait "volé" sa place à bord de "L'Hermione". Pourquoi diable ? "Je ne me suis intéressé au chantier que tardivement. En avril 2013, je l'ai visité, alors que toute ma famille s'était depuis longtemps rendue à Rochefort... Alors oui, que je sois aujourd'hui à bord, c'est un hold-up", dit-il, lorsqu'il se compare aux volontaires de la première heure, ceux qui ont suivi, bois après bois, la longue naissance de la frégate depuis 1997.

Les congés du pompier

La trentaine athlétique, Benoît Feur se régale. Il a embarqué fin septembre et débarquera au lendemain de l'arrivée à Bordeaux. "L'envie de cette navigation m'est venue le jour de la visite du chantier, lorsque le guide – un type formidable – m'a dit que l'association Hermione-La Fayette allait chercher des volontaires." « Comme les 150 reçus, Benoît Feur avait envoyé sa lettre de motivation. Retenu, il s'est alors pleinement consacré au projet, exécutant les trois jours de formation obligatoire, et ajoutant bien des week-ends bénévoles au contact du gréement, multipliant les allers et retours entre Paris et Rochefort, à sa charge. "J'ai la chance d'avoir des chefs compréhensifs. Depuis 2013, je ne prends plus de vacances, pour réserver ces congés à l'embarquement sur la frégate."

Des valeurs recherchées

Pas de sevrage possible non plus pour Aubin de Belleroche, Girondin lui aussi, la vingtaine enjouée. Il est concentré sur sa mission, à la barre du vaisseau. "Tous mes copains seront là lorsque nous arriverons à Bordeaux..." Le jeune consultant en risque financier travaille aujourd'hui à Paris. Sa prise de contact avec "L'Hermione" est aussi simple qu'ancienne : ses parents vivent en Charente-Maritime. Ce qui est plus insolite, c'est l'entrée dans le monde professionnel du jeune timonier. "J'ai décroché mon emploi de consultant il y a quatre mois. Au recrutement, j'ai dit qu'il me fallait quinze jours sans solde cette année, et un mois et demi l'année prochaine. Pour naviguer sur la frégate. Au pire, si je n'avais pas décroché cet emploi, ça aurait attendu. J'aurais fait le choix de "L'Hermione". Je suis jeune et je tenais à être à bord. Lorsque je l'ai annoncé à mon directeur des ressources humaines, il m'a dit que c'était super-intéressant et que je devais le mettre en avant. La frégate, c'est le dépassement de soi, l'équipe, et le fait de pouvoir s'investir dans autre chose que le travail, témoigne ce spécialiste des mathématiques financières. Des valeurs que l'entreprise recherche.

08 octobre 2014

Première escale réussie à Bordeaux pour « L'Hermione »

Par Aude Boilley

L'arrivée de la célèbre frégate a attiré beaucoup de monde hier sur les quais. Les plus chanceux ont pu aller accueillir le navire sous le pont d'Aquitaine et l'escorter jusqu'au ponton d'honneur, en plein centre-ville.



Je la vois!" "Vue!" "Passe-moi les jumelles"... Vers 18 h 35, hier, les passagers de "L'Aquitania" ont commencé, tour à tour, à apercevoir les trois-mâts de "L'Hermione", puis sa coque jaune et bleu, et enfin le lion à sa proue. Après dixsept ans d'attente, personne ne pouvait attendre une minute de plus. Les flashs ont crépité et, lentement, les vedettes et petites embarcations venues à la rencontre de la frégate l'ont escortée jusqu'au ponton d'honneur. Pour la première sortie publique et la première escale à Bordeaux de la frégate, le public a répondu présent. Dès la fin d'après-midi, les badauds se sont massés sur les quais et sur les toits et terrasses des hangars pour ne pas rater le moment. Les plus chanceux ont pu aller escorter le bateau. Le port de la Lune a alors retrouvé la frénésie qui l'animait lorsque l'activité y était encore présente.

Pour certains passagers, les souvenirs des bénédictions des terre-neuvas, ces pêcheurs qui partaient pêcher la morue à Terre-Neuve, sont revenus. Jean et Paulette connaissent bien "L'Hermione" et son histoire. Le couple de retraités bordelais a visité, pour la première fois, le chantier de construction du bateau, il y a dix-sept ans. Ils n'avaient pas vu grand-chose. Et ils y sont retournés quelquefois pour découvrir le travail des charpentiers, forgerons, gréeurs, calfats, voiliers..."C'est un peu l'enfant de la famille. C'est extraordinaire de pouvoir refaire ça tant d'années après", témoigne le retraité.

Tant pis pour les voiles

« Exactement 235 ans après. Si, en 1778, le chantier a duré six mois pour se terminer en 1779, la construction de la réplique du navire qui transporta La Fayette en Amérique pour annoncer aux insurgés américains que des renforts français arrivaient, a pris dix-sept ans. Il a d'abord fallu faire sans les plans originaux, qui avaient disparu, et avec de nouvelles normes de sécurité... Normes qui imposent, par exemple, l'utilisation de moteurs pour rentrer dans un port. Voilà pourquoi "L'Hermione" n'avait pas déplié ses 2 200m² de voilure faite de lin hier en arrivant à Bordeaux. Autre détail qui a surpris les fidèles de "L'Hermione", la présence du drapeau français. Les plus pointilleux auraient aimé voir le drapeau royal et d'aucuns auraient apprécié que la frégate tire de vrais canons!

« Mais avant de tirer le canon, il a fallu passer le pont Chaban-Delmas. Et beaucoup ont cru que ça ne passerait pas... Pour quelques centimètres, les 54 mètres du mât principal se sont glissés sous le tablier. Les applaudissements ont retenti. Frédéric, originaire de Saint-Jean-d'Angély (17), a alors ressenti "beaucoup de fierté ". " Pour une fois qu'il y a quelque chose qui marche en France..." Vaneen et son mari étaient eux aussi très fiers. Originaires de New York, ils sont venus hier avec le La Fayette Club d'Arcachon. Le projet fou de "L'Hermione" n'est pas très connu aux États-Unis, mais le couple espère bien en parler à leur retour. Puis de la musique classique s'est échappée du navire. Le silence a alors retenti. L'instant était solennel. Il était temps de tirer des salves de coups de canons et pour les photographes amateurs de faire le plein de photos qui termineront sûrement en fonds d'écran.

Désormais, pour tous, le prochain challenge sera celui de réussir à visiter la frégate aujourd'hui ou demain. Les 10 000 billets pour vendredi, samedi et dimanche se sont, eux, vendus en une semaine il y a bien longtemps...

10 octobre 2014

« La Victoire » de La Fayette

Par Jean-Michel Selva

Lors de sa première traversée vers l'Amérique, La Fayette est parti de Bordeaux en 1777, non pas avec "L'Hermione" mais "La Victoire". Sans renier, bien au contraire, l'exceptionnel travail de mémoire et de reconstruction de "L'Hermione", explique Pierre Thébaud, gouverneur de l'Ordre La Fayette, remettons à sa juste place la vérité historique et le rôle de Bordeaux et du bateau "La Victoire" dans l'aventure américaine de La Fayette. C'est à Bordeaux Bacalan que ce navire marchand a été construit. C'est à Bordeaux qu'il a été acquis pour La Fayette (qui n'était pas majeur à l'époque) par l'intermédiaire du comte de Broglie, ancien chef des services secrets sous Louis XV. C'est de Bordeaux que La Fayette a embarqué de nuit en chaloupe pour rejoindre "La Victoire" à Pauillac pour prendre place sur le navire avec ses compagnons non pour aller directement en Amérique mais pour Pasajes à côté de Saint-Sébastien au Pays basque. Puis, après de multiples péripéties qui l'ont fait revenir à cheval à Bordeaux, ce fut pour La Fayette et "La Victoire", le vrai départ de Pasajes pour l'Amérique, ce 20 avril 1777. Bordeaux et les Bordelais peuvent être fiers de cette aventure qui a commencé trois ans avant l'embarquement de La Fayette sur "L'Hermione".

En effet, la ville de Bordeaux peut s'enorgueillir d'avoir été à l'origine de l'aide française aux insurgés américains avides d'indépendance et surtout le début d'une formidable amitié franco-américaine qui perdure toujours.

Bordeaux, pour l'Histoire

Il est aussi temps de rétablir la vérité au sujet de La Fayette et de Bordeaux. Récemment, une grande chaîne de télévision annonçait que "L'Hermione" et le marquis était partis de Bordeaux. Si l'aventure américaine de La Fayette a bien débuté à Bordeaux, ce n'est pas sur "L'Hermione" mais sur le navire "La Victoire", banal navire de commerce, un senault auquel il est nécessaire aujourd'hui de rendre sa place dans la grande histoire de France et des États-Unis. La Fayette n'est parti pour l'Amérique avec "L'Hermione", que trois ans plus tard, en 1780, et depuis Rochefort-sur-Mer.

Et pourtant, ce ne sont pas les preuves historiques qui manquent, les spécialistes les ont eues en main depuis des dizaines d'années : les archives départementales de la Gironde détiennent les documents d'achat de "La Victoire", l'enregistrement des passagers du navire dont Gilbert du Motier, marquis de La Fayette, la déclaration du bateau, de son capitaine, le boursier, de son chargement et de sa fausse destination, Saint-Domingue, pour ne pas attirer l'attention du roi et des espions britanniques sur place dans la capitale girondine. Car dès son achat, "La Victoire" a bien été destinée à apporter de l'aide, hommes et matériel, aux insurgés américains.

Une reconnaissance tardive

La ville de Bordeaux semble avoir enfin pris conscience de ce fait historique en inaugurant samedi prochain le ponton La Fayette, près du skate park, quai des Chartrons, non loin du consulat des États-Unis. Mais le travail de mémoire n'est pas tout à fait terminé : des contacts ont été pris auprès de Norbert Fradin afin d'étudier la possibilité d'accueillir dans son futur musée de la Marine, aux Bassins à flot, un espace consacré à "La Victoire" et l'épopée américaine de La Fayette depuis Bordeaux. C'est une reconnaissance tardive mais nécessaire. "La Victoire" n'a pas la chance de "L'Hermione". Rien n'a été conservé d'elle, pas de plan. Seules quelques gravures approximatives et une maquette qui serait en Allemagne. Les seuls vrais espoirs résident dans la découverte de son épave, d'un de ses canons ou la cloche dans le port de Charleston (Caroline du Sud) où elle a sombré le 14 août 1777.

19 octobre 2014

Un intérêt grandissant aux États-Unis

Par Anaïs Digonnet à New-York

L'association des amis américains de la frégate de La Fayette tisse sa toile pour récolter des fonds d'ici au 4 juin 2015.



« Lundi dernier, le consulat de France à New York organisait un cocktail de présentation sur le prochain voyage de "L'Hermione". L'occasion pour Miles Young, le président de l'association Friends of Hermione in America, de présenter le parcours de la frégate en Amérique du Nord, pour espérer récolter des fonds.

« Sud Ouest ». Vous êtes président de l'association Friends of Hermione in America depuis plus d'un an. Sentez-vous les Américains intéressés?

« **Miles Young.** Il y a un vrai changement depuis le lancement des essais en mer, à la mi-septembre. Les images auxquelles les Américains ont eu accès sont spectaculaires et incroyables. C'est finalement la première fois que la traversée de l'Atlantique par "L'Hermione" apparaît aussi réelle.

Qui sont vos soutiens aux États-Unis?

Nous avons déjà 40 partenaires à travers le pays. Ce sont des institutions, des musées, des gouvernements d'État comme en Virginie, ou des organisations diverses comme les Daughters of the American Revolution, une association à but non lucratif composée de femmes dédiées à la promotion du patriotisme et à la préservation de l'histoire américaine, notamment auprès d'enfants. Nous bénéficions aussi du soutien de nombreux groupes amérindiens comme la tribu des Oneida, basée au nord de l'État de New York, à Syracuse. Ils sont très enthousiastes à l'idée d'aider la frégate de La Fayette, d'autant qu'il avait rebaptisé le marquis "Kayewla", du nom d'un ancien de leurs combattants mort douze ans plus tôt. Enfin, nous avons aussi un partenariat avec Tall Ships America, une association qui œuvre pour l'éducation des jeunes, et de la préservation du patrimoine maritime de l'Amérique du Nord, qui pourrait accueillir "L'Hermione" lors de son challenge 2015 et ainsi attirer un large public.

Comment allez-vous financer ce projet colossal?

Nous avons besoin d'argent, mais je ne peux pas donner de chiffres. Nous ajusterons le programme en fonction des fonds que nous réussirons à lever.

Mardi dernier, nous avons organisé notre premier gala à New York sur " L'Intreprid ", le porte-avions américain qui servit notamment durant la Seconde Guerre mondiale. Nous prévoyons ensuite deux autres réceptions — en janvier et en février — en Floride.

Si vous voulez présenter le projet de La Fayette à de potentiels donateurs vivant à New York et à Boston, c'est dans cet État qu'il faut organiser des événements pendant les mois d'hiver (rires). Enfin, nous ferons peut-être un autre gala à Newport, dans l'État de Rhode Island, où "L'Hermione" devrait également faire une escale.

Concrètement, comment comptez-vous susciter l'intérêt de la population américaine ?

Nous développons de nombreux réseaux sociaux autour de la traversée en 2015. De mai à septembre prochains, il y a aussi d'ores et déjà des expositions programmées sur l'histoire navale en France et aux États-Unis à Washington, la représentation de La Fayette dans l'art à Boston, le marquis et "L'Hermione" à New York.

Nous travaillons aussi à la constitution d'une autre exposition sur l'épouse de La Fayette dans cette même ville. Et, bien sûr, dans chaque port, il y aura une exposition qui détaillera l'histoire de la frégate, sa reconstruction en France et sa traversée de l'Atlantique.

Voici les dates clés pour "L'Hermione" aux États-Unis : 4 juin 2015, arrivée de la frégate à Yorktown (Virginie). 4 juillet 2015, parade autour de Liberty Island, l'île où s'élève la statue de la Liberté, à l'occasion de la fête nationale américaine. 14 juillet 2015, pour célébrer Bastille Day, nom donné au 14 Juillet aux États-Unis, "L'Hermione" sera amarrée à Castine, une petite ville de l'État du Maine, qui fut la capitale de l'Acadie, colonie de la Nouvelle-France.

11 novembre 2014

Bilan positif après les deux mois d'essais en mer

Par David Briand

La frégate a pu naviguer dans des conditions difficiles et faire tourner l'équipage au cours de ses escales.

Les premiers enseignements sont très variés.

Une bonne partie de la journée, les mêmes scènes se sont reproduites. Des personnes agglutinées devant les grilles du port de commerce de Rochefort pour apercevoir la star de la ville, "L'Hermione", distante de quelques dizaines de mètres. Et tenter de prendre au mieux la frégate, appareil photo ou téléphone en main, en s'accommodant de l'imposante grille qui empêche l'accès au site. Pour la seconde fois, après la première sortie en mer de la reproduction du navire du XVIIIe siècle, l'avenue urbaine Bachelar est devenue l'un des lieux de passage et d'arrêt les plus prisés de la ville. Avec des voitures stationnées sur le bas-côté comme elles peuvent, des piétons qui traversent la route en dehors de tout passage protégé et des deux-roues qui sont quelques fois obligés de zigzaguer.

Des assiettes creuses

« Ça peut être inquiétant", soupire Maryse Vital, déléguée générale de l'association Hermione - La Fayette, qui pense aussi "aux risques potentiels" pour la frégate d'être amarrée près des cargos dont les marchandises sont chargées ou débarquées. Reste qu'en attendant le retour à des conditions de sécurité optimales dans l'arsenal dans deux semaines, le premier bilan des deux mois d'essais en mer est "positif, tant au niveau technique qu'humain, note Maryse Vital. La frégate a pu naviguer dans des conditions difficiles, voire très difficiles, avec de la houle et des creux de cinq à six mètres." Même si, pour se mettre à l'abri d'une tempête, elle est allée se protéger près des côtes anglaises. "Pas question de soumettre le navire neuf et l'équipage, neuf aussi, à des situations extrêmes", sourit Maryse Vital.

L'une des leçons à retenir de cette première expérience est de remplacer les assiettes plates par des creuses, surtout quand il s'agit de manger des plats en sauce... Soigneusement listés sur plusieurs feuilles, les enseignements ont été nombreux, dans tous les domaines : pêle-mêle, citons le souhait d'une chambre froide complémentaire pour les fruits et légumes, la reprise de peinture sur les canons, le regroudronnage des ralingues des voiles. "Beaucoup de choses à faire", glisse Maryse Vital, qui attend maintenant de connaître le coût de chaque requête.

Autre satisfaction : "À quelques exceptions près", les 1 50 marins bénévoles ont pu embarquer aux côtés des 18 professionnels, lors des huit relèves. En dehors d'une escale à la Pallice plus longue que prévue, en raison d'une panne de l'un des deux moteurs mi-septembre, la frégate a jeté l'ancre à Bordeaux et dans l'arsenal de Brest, à trois reprises. À côté de "La Belle Poule" et de "L'Étoile", qui ont également été commandées par Yann Cariou.

Deuxième partie

Les gens de l'« Hermione »

21 mars 2006

L'« Hermione » au féminin

Par Véronique Fourcade

Johanna la forgeronne et Caroline l'ébéniste sont des pionnières dans les ateliers du chantier, guidées là par l'amour des matières nobles. On peut disserter sur le sexe de l'« Hermione » comme sur celui des anges. Le navire ou la frégate ? On disserte moins, sur le chantier, sur l'appartenance des ouvriers, généralement masculins. Il y eut bien l'atelier de voilerie d'Anne Renaud il y a deux étés mais la jeune femme était seule dans son barnum, avec ses toiles et ses aiguilles.

En décembre dernier, Johanna Stehr est arrivée à la forge, auprès de deux collègues hommes. Depuis deux semaines (et pour quelques jours encore), la demoiselle a une consœur, Caroline Llonin, qui aide les charpentiers de l'atelier bois. Toutes deux ont pour point commun de porter des vêtements et des chaussures d'ateliers, d'emprisonner leurs cheveux dans un bonnet et d'avoir choisi des métiers traditionnellement réservés aux hommes.

Johanna Stehr a passé l'an dernier un CAP de ferronnerie à Saint-Amour, dans le Jura. Auparavant, elle avait fait des études générales, empoché son bac, continué sur les arts appliqués et une formation à la réalisation de vitrail... Des choix raisonnables qui avaient laissé de côté son intérêt pour la sculpture du métal. Ferronnière ou forgeronne, selon les pièces qu'elle doit réaliser, elle s'éclate entre enclume et marteau. Et rigole : « Faut pas croire qu'il faut des muscles, au contraire. C'est un métier de fainéant qu'on fait, vraiment. Moins on tape, mieux on se porte! » Et de pointer du doigt ses collègues masculins qui ont, comme elle, la fluette silhouette des coureurs de fond bien plus que celle des haltérophiles. Abraracourcix n'a qu'à bien se tenir!

Depuis décembre dernier, Johanna a rejoint l'équipe de la forge du chantier gérée par l'entreprise rochefortais Métalnéo. Elle martèle les ferrures qui seront posées sur le navire : chaînes de haubans, pièces métalliques du gréement et des affûts de canons. Son goût la porte vers l'artisanat d'art : « La création complète, comme la sculpture, je ne m'en sens pas capable mais exécuter des pièces uniques, en leur imprimant un style qui s'accorde avec l'environnement et la personnalité de celui qui la commande, oui ! »

Une mauvaise orientation.

Caroline décrit le même attrait pour la matière à travailler. « J'ai toujours aimé le bois. L'odeur surtout. Le toucher aussi. Mais quand j'ai arrêté le lycée en voulant devenir ébéniste, je me suis laissée influencer par les gens qui n'y voyaient pas un métier féminin. J'ai essayé diverses orientations avant de revenir vers un CAP d'ébéniste ». Elle l'obtient en 2004 avec la Chambre de métiers d'Angoulême. Les débouchés ne sont pas à la hauteur de ses espérances. Pour décrocher un job, elle a donc choisi de devenir aménageur en bateau de plaisance, formation qu'elle prépare à l'AFPA (Association de formation professionnelle des adultes) de Rochefort.

Lorsqu'il a fallu choisir un stage, on lui a parlé de l'atelier d'Alexandre Genoud pour l'« Hermione ». « J'avais très envie de demander à faire un stage là. D'abord, je trouve que les bateaux en bois sont vraiment des belles pièces. Je suis consciente que ce n'est pas forcément dans ce créneau que je trouverai un boulot mais peu importe; le prochain stage, je le ferai dans l'industrie. Là, je m'éclate vraiment. On a commencé la fabrication des hunes, ces plate-formes de vigie qui seront installées dans la mâture. J'aimerai vraiment pouvoir les monter! Mais, déjà, je suis très heureuse d'avoir contribué à ma petite échelle à ce magnifique bateau... Quand il partira en Amérique, il y aura un petit peu de moi aussi! ».

19 novembre 2012

Pro, dispo et passionné, tel est le commandant

Par Kharinne Charov

Le commandant s'appelle Yann Cariou. Il vient d'être présenté.



J'étais en escale à Rochefort avec le « Lutin » quand l'« Hermione » a été lancée. J'ai trouvé l'idée fantastique ! » Depuis ce jour de 1997, Yann Cariou a gardé un œil attentif sur le chantier de reconstruction de la frégate. D'emblée comme membre de l'association. Puis comme membre du collège des experts. Aujourd'hui, c'est plus qu'un œil qu'il y apporte puisqu'il vient d'en être nommé commandant. Ce marin hors pair, présenté ce samedi en conseil d'administration, a été choisi pour sa passion de l'histoire, ses compétences, son expérience et sa disponibilité. Breton, il est quasiment né sur un bateau (lire par ailleurs). Bien sûr, lors de sa première sortie à l'âge de 5 ans sur un petit trois-mètres, il a perdu le safran. Mais il promet plus de prudence sur l'« Hermione ». « J'ai appris le métier avec des professionnels de haut niveau et la mer enseigne la prudence, le travail incessant et l'humilité. »

« J'ai su tout de suite que ce ne serait pas facile. Car l'« Hermione », c'est d'abord un monstre et une machine de guerre ; c'est aussi, un summum de complexité en matière de construction navale. Rien à voir avec le « Belem », construit cent ans plus tôt selon des techniques simplifiées. Avant d'accepter, j'ai pesé les patates jour et nuit. J'ai dit oui parce que finalement, je travaille à cela depuis quarante ans ! », raconte le loup de mer à la cravate décorée de nœuds marins.

Constituer l'équipage

L'association a confié deux missions à Yann Cariou qui s'y « consacre déjà à 100 % car l'amateurisme est impossible ». D'abord d'ici à fin mars prochain, il doit constituer l'équipage pour le voyage américain de 2015. Il comptera 79 personnes, dont un tiers de femmes. D'une part, Yann Cariou recrutera 17 marins professionnels qui ont l'expérience des grands voiliers. D'autre part, il cherchera 54 volontaires qui seront formés à la navigation. « Le critère de recrutement portera essentiellement sur la motivation et la capacité physique. Ce ne sera pas "la croisière s'amuse". Il faut s'imaginer à 45 mètres de haut, en pleine mer et en pleine nuit par tempête ! » Les trouillards sont prévenus. Si les pros feront tout le voyage d'avril à août 2015, les bénévoles pourront s'inscrire sur des trajets plus courts avec escale. « Ce sera une belle récompense pour les amoureux de l'"Hermione". »

« Du mât jusqu'à la quille »

L'autre mission du commandant a déjà commencé. Il s'agit de surveiller la fin du chantier. « Pour ne pas le maltraiter pendant la navigation, je dois connaître le bateau de la quille jusqu'au mât en passant par la charpente, le gréement ou encore, la propulsion et le pompage. Car au large, quand l'équipage ne sait plus quoi faire, vers qui se tourne-t-il ? Vers le capitaine qui doit avoir la réponse adaptée sans droit à l'erreur. » Pour être au top, Yann Cariou a déjà fait des centaines d'heures de recherche sur les navires du XVIII^e. En outre, cet été, il a suivi un stage sur le « Götheborg », l'autre grand navire à voile de 3 mâts, réplique parfaite d'un vaisseau marchand suédois du XVIII^e.

Aujourd'hui, même si le budget est loin d'être bouclé pour le voyage inaugural - il manque toujours un million d'euros - Yann Cariou y croit. « Il n'y a pas de raison que ça marche sur le « Götheborg » et pas sur l'« Hermione ». On est français et la France est une grande nation maritime. »

08 juillet 2014

Un ancien du « Belem » pour former l'équipage

Par Agnès Lanoëlle

Issu de la marine marchande, Stéphane Brancy a navigué sur de prestigieuses goélettes. À 34 ans, il est l'un des professionnels qui forme les volontaires.



« Quand je suis arrivé, j'ai trouvé que tout était énorme, en surface de voiles et en taille de mâts. C'est le premier truc qui te saute aux yeux quand tu vois « l'Hermione ». Depuis ce printemps, Stéphane Brancy, 34 ans, est l'un des 17 membres de l'équipage professionnel du navire. Officiellement chef de tiers à bord de la frégate, il a été recruté pour son expérience sur les vieux voiliers, en charge de former les quelque 150 membres d'équipage (1). Ce Parisien qui a appris à naviguer avec son grand-père à Belle-Île-en-Mer s'est d'abord cherché avant de passer son diplôme de la marine marchande. C'est un peu par hasard qu'il est embauché par un riche armateur comme membre d'équipage sur une goélette de 1929 pour se balader en Méditerranée. Le marin navigue entre Antibes, la Sicile et les îles éoliennes. Le propriétaire n'est pas souvent là, le capitaine est un gars sympa et Stéphane Brancy plonge dans la mer turquoise quand ça lui chante. Le tout très bien rémunéré! "La belle vie, sourit-il. Mais, c'est là que je découvre toutes les manœuvres de voile à l'ancienne. Ces bateaux sont des bijoux, de véritables musées. » En 2009, alors qu'il effectue une de ces régates pour milliardaires à Nice, il croise pour la première fois le "Belem". Grosse impression. »

En 2010, il postule. Fini la vie de Robinson, le marin retrouve la rigueur, le cadre d'un bateau école, une navigation bien réglée. Quand il n'est pas sur le "Belem", Stéphane Brancy s'échappe sur la "Boudeuse", autre trois-mâts mythique en cours de restauration dans le port de Nantes. Le marin ne prend pas la mer avec mais retape le navire avec son propriétaire Patrice Franceschi. Assez pour rêver et toucher du doigt une autre dimension du voyage. "Magique! La "Boudeuse" respire l'aventure, les missions scientifiques, la remontée de l'Amazonie."

Il y a un an, c'est en lisant « Sud Ouest » dans l'île de Ré, son nouveau port d'attache, qu'il apprend que le nouveau commandant de « l'Hermione », Yann Cariou, recrute son équipage. Les deux hommes s'étaient bien connus sur le "Belem" puis perdus de vue. "Je lui ai aussitôt envoyé un mail en lui disant que ça m'intéressait. Le lendemain, il me contactait", se souvient la nouvelle recrue.

Officiellement engagé depuis mars dernier, Stéphane Brancy reconnaît qu'il apprend tous les jours. "On est sur tous les fronts. On découvre le bateau, les manœuvres. Il faut tout installer à bord et, en plus, former les volontaires. Depuis mars, on est lancé dans un grand marathon jusqu'au départ en 2015." La pression? Stéphane Brancy gère. "Ça ne sert à rien de s'engueuler. Je pense savoir résister à la pression dans le bateau et par gros temps", assure-t-il. Tant mieux, serait-on tenté de penser au vu de l'étendue du boulot qui reste. "C'est vrai, tous les matins j'ai un peu l'impression de prendre un sac à dos pour gravir l'Everest", confie-t-il. Mais là encore pas de stress. "On ne fait rien à l'arrache. Tout est fait dans les règles de l'art. Mais on est tous passés par là. On sait qu'on est toujours à la bourre et que c'est souvent le bordel à la veille de partir. Mais quand le "Göteborg" (NDLR : navire suédois proche de « l'Hermione ») est parti en mer, il n'avait pas toute sa mâture ni tout son gréement! Ce n'est pas le cas de « l'Hermione » ", rassure-t-il.

(1) Avec deux autres collègues, Dominic Groissard et Émile Blad.

15 juillet 2014

Un ancien berger renoue avec l'aventure de la mer

Par Agnès Lanoëlle

Formé par les Suédois, Jean-Michel Gatineau est l'un des gréeurs attitrés du bateau.

Cet ancien berger et bricoleur touche-à-tout embarque en septembre.



Des ours des Pyrénées au gréement de l' "Hermione". Certains CV ne sont pas ordinaires. Jean-Michel Gatineau, qui embarquera pour les premiers essais en mer en septembre prochain, n'en tire aucune gloire. À l'entendre, il s'agit simplement d'un chemin comme un autre que s'est tracé un homme libre. Pendant dix ans, Jean-Michel Gatineau fut berger et associé au programme de réintroduction des ours dans les Pyrénées. Une drôle de dualité, dans un contexte politique difficile, qui a fini par lui souffler de revenir au pays en 2005 et de renouer avec son premier métier : la maintenance de bateaux.

Depuis trois ans, il est l'un des gréeurs attitrés de l' "Hermione". Il a tout appris des Suédois, venus former une poignée de Français à la fabrication des cordages et aux manœuvres des voiles. Comme beaucoup d'autres sur le chantier, il reste très marqué par "un certain esprit suédois", incarné ici par Jens Langert, ancien architecte devenu un gréeur de haut vol. "Pendant une semaine, nous étions à l'essai avec Jens. Tous les soirs, il nous remerciait et nous demandait si ce que l'on faisait nous plaisait. Au bout de trois jours, il nous a dit que nous étions embauchés", se souvient Jean-Michel Gatineau, encore presque étonné de la méthode.

Une ambiance familiale

« Parti de loin" selon ses termes, le gréeur est devenu l'une des chevilles ouvrières du chantier. Un vrai pro du bricolage capable de s'occuper aussi bien d'électricité que d'électronique ou de peinture. Il travaille toujours à son compte, mais l' "Hermione" l'emploie depuis trois ans à plein temps. Assez pour se sentir de la famille et avoir eu envie de participer à l'aventure de la traversée. Celui qui vit dans un voilier au port de plaisance n'a donc pas hésité à postuler pour faire partie de l'équipage. "Normal. C'est l'aboutissement", dit-il. Sans craindre de le vexer, on lui demande son âge : 54 ans, quand la moyenne va tourner autour de 25 à bord de la frégate. Il sera l'un des plus anciens avec le commandant Cariou. Pas de problème. S'il n'a plus le physique d'un étudiant, il a passé tous les tests comme les autres. Barbe grisonnante et sagesse du vieux loup de mer, il a digéré des centaines de manœuvres et reste l'un de ceux qui connaissent le mieux le bateau.

« L'arrivée des volontaires amène un gros dynamisme »

Il apprécie d'ailleurs le vent de jeunesse qui souffle depuis quelques mois avec l'arrivée des volontaires. "Il y a beaucoup de stress en ce moment pour finir le bateau. Mais l'arrivé des jeunes amène un gros dynamisme. L'été dernier, nous avons passé deux mois à deux pour goudronner le gréement. Aujourd'hui, une semaine suffit", s'en réjouit Jean-Michel Gatineau.

D'une petite dizaine bien soudée il y a encore six mois, ils sont aujourd'hui trente ou quarante mousses à travailler quotidiennement sur le pont. Amoureux du travail manuel, le gréeur apprécie aujourd'hui "de transmettre tous ses trucs" à plus jeunes que lui. Quant au voyage, il ne réalise pas encore ce qui l'attend. La grande inconnue selon lui, c'est la vie en collectivité. "Vivre pendant plusieurs semaines avec 80 personnes, ça peut vite être compliqué", confie-t-il. Il compte emmener quelques bouquins pour se mettre dans une bulle. Mais ne se fait guère d'illusion. Le gréeur devine qu'il y aura beaucoup de boulot à flux tendu pendant la navigation et peu de place pour la solitude. Dans quelques semaines il sera fixé. Selon le planning des roulements, il embarquera pour deux fois quinze jours pour les essais en mer. Tout au début où son expérience sera essentielle et pour l'escale à Bordeaux.

22 juillet 2014

Il laisse le gaz derrière lui pour partir à l'aventure

Par Manon Giberti

Formé au Havre, Antoine Faure est l'un des cinq officiers du navire.

Lieutenant polyvalent, il encadre un équipage d'exception

avant de mettre les voiles.



Le lieutenant Antoine Faure connaît bien la région. Difficile, par conséquent, de ne pas avoir eu vent de « l'Hermione ». Pour s'embarquer dans ce projet, il faut être passionné par la navigation hauturière et surtout par les vieux gréements, et ça, Antoine Faure est tombé dedans quand il était petit. Pendant l'été, il faisait des petits jobs en tant que matelot. C'était le bon tuyau pour lier l'utile à l'agréable et faire de la plaisance à voile, ou encore de la pêche.

Après une formation à l'école d'officiers de la marine marchande au Havre, le lieutenant embarque pendant sept ans à bord des navires transporteurs de gaz. Habitué aux navires exigeants et apprenant que le commandant Yann Cariou recrutait, Antoine Faure a sauté sur l'occasion et a présenté sa candidature. "Ce qui prime pour être membre d'équipage sur « l'Hermione » c'est le cursus."

« Il est primordial de transmettre son savoir-faire »

À 30 ans, il fait maintenant partie des cinq officiers de l'équipage. Antoine Faure sera chef de quarts. Il sera responsable de la navigation et de la sécurité à bord. Pour l'heure, il participe comme beaucoup d'autres, à la préparation du bateau avant son départ pour le grand large. Il faut coordonner et encadrer le personnel d'exécution, à savoir les équipes de bénévoles, les volontaires, ou encore les entrepreneurs. Et tout ceci n'est pas une mince affaire. Qui plus est, ces derniers temps le travail s'est intensifié. Il y a beaucoup plus d'intervenants sur le chantier. Entre la logistique que demande le chantier, l'armement que requiert le navire ou encore les derniers aspects techniques qui nécessitent d'être réglés, les assignations sont aussi multiples que variées si bien que l'envie de prendre le large le démange.

Au-delà de ses actuelles fonctions et du rôle de chef de quarts qui lui sera attribué à compter du 6 septembre, Antoine Faure tient à souligner l'importance du rôle de formateur pour les volontaires et futurs membres de l'équipage. Il y a différents corps de métier à bord et tout le monde n'est pas un marin confirmé, par conséquent, il est primordial de transmettre son savoir-faire. "On forme les volontaires, même si, pour certains déjà, on a plus grand-chose à leur apprendre", explique-t-il.

29 juillet 2014

Il voulait être pompier, il sera gabier

Par Lucie Mizzi

Yoann Hélard est arrivé en novembre 2013 sur le chantier. Depuis, tout le monde le considère comme le volontaire le plus assidu et régulier.



Yoann Hélard est bien connu du chantier. Formé en novembre 2013, il vient tous les jours, depuis janvier, sur le gréement. Aujourd'hui, les bénévoles de l'association le considèrent comme le volontaire le plus assidu et le plus ancien. Rochefortais d'origine, il ne pensait pas avoir un jour la chance de partir voguer sur le voilier.

« Il voulait devenir sapeur-pompier, le voilà finalement gabier, ou plus communément matelot. "J'ai passé le concours de sapeur-pompier, je n'ai pas été reçu, alors je me suis dit pourquoi pas!" Après avoir envoyé une lettre de motivation et un curriculum vitae, il devient volontaire. Tous les jours, si vous vous baladez sur le chantier, vous pourrez l'apercevoir car, à partir de 9 heures, il répond présent. "On sait quand on arrive mais jamais quand on repart." Après des mois passés à travailler, il a vu l'évolution. "Maintenant, il faut surtout finir les bannettes, l'électricité et les peintures pour la sortie du bateau." Même s'il préfère être en hauteur sur les cordages, il participe activement à toutes les tâches. Ce matin-là, après avoir déplacé des canons avec ses collègues, il rejoint les autres à la peinture.

Un an sur « l'Hermione »

« Il y a pire comme boulot, non? Même bénévolement!", rit Yoann. Avec ses camarades qui vivent eux aussi "100 % Hermione", ils en blaguent un peu. "Certains d'entre nous auraient été capables de payer pour travailler dessus!" Pas besoin de débourser, Yoann fera bel et bien partie de l'équipage en septembre, pour les essais en mer.

Matin, midi et soir, Yoann n'entend parler que de ça. "Alors, le chantier avance?", lui demandent ses amis en dehors. Pour faire une coupure avec le voilier, les volontaires sortent ensembles et voient autre chose. Une façon de prolonger l'aventure. Avec sa casquette de volontaire le plus assidu et présent, Yoann transmet ses connaissances. "La première formation, en novembre, m'a permis d'apprendre et d'assimiler. Ensuite il m'a fallu pratiquer et répéter pour connaître par cœur." Aujourd'hui, il partage ça avec le reste de l'équipe. Une belle notion de fraternité autour d'un projet grandement apprécié du public.

Entre deux coups de pinceaux, les volontaires pensent au départ. Rien ne semble les inquiéter si ce n'est... Le mal de mer! "Je n'ai jamais été sur un bateau si longtemps", sourit-il. "On sera tous forcément malades!" Une autre des volontaires leur conseille de manger du gingembre, connu pour apaiser les nausées. Et Yoann renchérit de plus belle : "Avec ou sans, on le sera quand même!" Quand il parle du confort spartiate, il préfère rester souriant et optimiste, comme toujours. "Il paraît qu'il vaut mieux dormir dans un hamac pour éviter les remous."

Virée en Amérique ou pas, Yoann retentera ensuite le concours de sapeur-pompier, sa première vocation. Mais pour le moment, c'est un beau voyage qui l'attend.

05 août 2014

Un charpentier à l'écoute du bois mouvant

Par Lucie Mizzi

Samir Ahachoum est spécialisé en charpente navale.

En septembre, il sera sur le navire en tant que maître-charpentier.

C'est le Monsieur bois de l'équipe.



C'est entre Angers et Ancenis (44) que Samir Ahachoum a grandi. Adolescent, sur les bords de Loire, il pratiquait le Laser avec des amis. Ce fameux dériveur à voile. Très vite, il est touché par le virus de la mer et des bateaux. En 1993, il commence un CAP (Certificat d'aptitudes professionnelles) en charpente et menuiserie. Après son Brevet professionnel, il part travailler sur la Côte d'Azur et dans les Antilles. Maniant le bois et jamais loin de la mer, il décide d'allier ses deux passions grâce à une formation en charpente navale et un brevet maritime. Pendant quatre ans, Samir a eu la chance de naviguer sur le "Belem", le dernier trois-mâts barque français. Un bateau d'exception. Aujourd'hui, il poursuit sa conquête des grands voiliers et embarque sur l' "Hermione".

Si Yann Cariou, le capitaine, a fait appel à Samir, c'est tant pour son expérience de charpentier naval que de marin. Bien que tous les navires soient différents, il connaît par cœur les manœuvres portuaires ou les techniques pour hisser les voiles. Depuis le début du mois de juillet, et tant que l' "Hermione" est amarré, Samir s'occupe d'aménager l'intérieur. Cet après-midi-là, il s'attelle à la fixation des bannettes, c'est-à-dire les couchettes, pour l'équipage. 44 sont nécessaires. Des hamacs compléteront les places manquantes. Avec les volontaires, ils travailleront ensuite sur la construction de l'établi pour la maintenance en mer. "Je travaille surtout sur les locaux de vie, comme la cuisine, les batteries ou les sanitaires, qu'il ne faut pas oublier", explique le charpentier. Une fois sur l'eau, voguant pour les essais, débutera le vrai travail de Samir qui endossera alors sa responsabilité de maître-charpentier. Et pour comprendre le bateau, "il faut l'écouter".

À l'écoute du bois mouvant

Écouter chaque planche du pont craquant. Écouter le calfat, le joint, qui se détend. Écouter les supports des cordages. "Pour le moment, le bateau ne bouge pas, il est seulement sur l'eau. On verra comment il se met en place quand on sera en mer." Car un bateau s'anime une fois sorti du port, et c'est là qu'il faut rester aux aguets. "Il y a toujours du travail sur un bateau, j'aurais toujours des retouches à faire." Samir fait confiance à la construction neuve de très bonne qualité. Il n'est pas très inquiet et sait que des boiseries sont toujours à retravailler. Un vrai boulot de maintenance l'attend à bord. "Tout équipage a son maître-charpentier, c'est une place indispensable". À bord, il disposera d'un stock de bois pour d'éventuelles réparations, ainsi que de ses outils et son établi. Mais avant tout, il est aussi marin. Comme tous les autres membres de l'équipage, il devra participer aux manœuvres et hisser les voiles. Tous ont conscience qu'ils doivent se soutenir. D'ailleurs, Samir apprécie cette compagnie : "J'ai hâte de partir et trouver la tranquillité de l'équipage." Sur les flots, le charpentier pourra enfin s'atteler à ses passions.

12 août 2014

Snowboardeuse l'hiver, apprentie matelot l'été

Par Agnès Lanoëlle

À 32 ans, Fanny Gras est plus habituée aux pentes enneigées et aux hauts sommets savoyards.

Mais cette casse-cou veut vivre la grande aventure de la mer.



Fanny Gras est à classer dans la catégorie des aventuriers. À 32 ans, cette snowboardeuse chevronnée originaire de Chamonix embarquera dans trois semaines pour deux mois d'essais en mer à bord de « l'Hermione ». Un goût immodéré pour le voyage, la liberté et le risque... personne ne s'étonnera ici que ce bout de femme ait eu envie de postuler pour intégrer l'équipage. Regard bleu et longs cheveux blonds entortillés en chignon, elle revendique un côté casse-cou sans forcer le trait. "J'aime les défis, me dépasser. Je recherche l'adrénaline.

« l'Hermione » est une aventure rare pendant laquelle on va être amenés à dépasser nos limites. Il va falloir être endurant, physique. Ça me fait rêver", résume-t-elle.

Intrépide, pas inconsciente

Fanny Gras est jeune mais a déjà plusieurs expériences de haute volée à son actif : une expédition en ski dans le Grand Nord canadien avec trois autres filles, sous tente et en autonomie complète ; une ascension en Chine ; ou encore un 6 000 mètres en snowboard au Pérou. Des exploits sportifs dont elle ne fait pas tout un plat. La montagne, c'est inné chez elle ; le goût du risque, quelque chose qui n'est pas forcément dans son ADN mais qu'elle cultive depuis l'adolescence.

Des pentes enneigées aux manœuvres dans le gréement, il y a un pas que Fanny Gras n'a eu aucun mal à franchir. C'est en 2008 que la Savoyarde déboule pour la première fois sur le chantier de « l'Hermione » où elle passe six mois à la forge. Douée pour le travail manuel et l'illustration, cette fille d'un prof de dessin est aussi une touche-à-tout à la fibre artistique. Entre deux compétitions de snowboard l'hiver, elle s'essaie aux Beaux-Arts à Paris, puis s'inscrit dans une école d'arts appliqués. Mais au bout de quelques années, elle s'aperçoit "qu'elle n'est pas adaptée à la vie parisienne". Du coup, elle enchaîne les petits boulots là où le vent la porte. Elle suit une formation de ferronnerie d'art dans le Jura, puis de restauration du patrimoine dans le Périgord. Elle ne rechigne pas à travailler dans le bâtiment comme électricienne. De toute évidence, Fanny Gras a la bougeotte. "Ma hantise, c'est de m'engager. Impossible pour moi d'envisager un CDI", ditelle dans un sourire.

Du coup, c'est un peu la vie de bohème, dans une caravane – qu'elle installe dans un jardin – ou sur le canapé d'une copine. L'aventure de « l'Hermione » est parfaitement adaptée à son tempérament. Quitte à naviguer, la snowboardeuse ne se voyait pas vraiment faire de la croisière. "Trop cool", estime-t-elle. Elle ne devrait pas être déçue au vu du défi qui l'attend, de la vie en collectivité qui ne devrait pas être toujours un long fleuve tranquille, des conditions spartiates à bord du navire, des caprices de l'océan...

Autant de difficultés pour le commun des mortels que Fanny transformerait presque en instants de grâce. "Monter dans les mâts en pleine nuit, être dans la grosse houle, voir la haute mer. C'est un truc de fou. Je sais, c'est un fantasme à la con mais c'est ça que je cherche", reconnaît-elle, en s'excusant presque. Dans un monde idéal, l'intrépide savoyarde se voit bien continuer à partager sa vie entre la montagne et la mer, et vivre de ses carnets de voyage qu'elle réalise déjà lors de ses expéditions. À bord de « l'Hermione », les sujets à croquer ne devraient pas manquer.

19 août 2014

De la marine marchande aux vieux gréements

Par Lucie Mizzi

Ne pas se laisser prendre par son visage doux et son sourire communicatif : Charlène Gicquel, seconde capitaine, dirige aussi le navire.



Charlène Gicquel est une Bretonne et, comme tout le monde le sait, les Bretons sont téméraires! La jeune femme de 29 ans pratique le kayak de mer, l'escalade ou le cyclotourisme. Sur terre ou en mer, elle est toujours en mouvement. « Avec l'"Hermione", je n'ai plus une minute à moi, même pour prendre rendez-vous chez le médecin. » Mais, dans ses yeux clairs, on peut voir combien la mer l'appelle et l'attire.

Enfant, elle a passé toutes ses vacances au bord de la mer. Comme beaucoup de vacanciers, elle allait à l'école de voile prendre des cours. A 16 ans, les postes se sont inversés puisqu'elle est devenue monitrice. « Ce n'était pas ma vocation, mais j'ai compris que je voulais travailler au bord de la mer. » En terminale, Charlène Gicquel a dû se confronter au casse-tête du choix de l'orientation. Tardivement, elle a découvert l'École de la marine marchande. « J'ai lu la description et je me suis dit : "C'est ça que je veux faire !" Pendant trois ans, elle a suivi les cours. Puis, à partir de 2006, elle a multiplié les expériences dans la navigation.

Charlène Gicquel est fière d'avoir été retenue pour le poste de second capitaine. Car, en 2010, elle avait embarqué sur le "Belem" comme lieutenante, dans l'équipage de Yann Carriou, aujourd'hui capitaine de l' "Hermione". "S'il m'a rappelée, c'est que je l'ai mérité!" Toujours de bonne volonté, on la sent perfectionniste et appliquée. Dans l'Aber-Wrac'h, dans le Finistère, elle travaille sur les goélettes du père Michel Jaouen et le "Bel Espoir". Comme elle l'explique, "les vieux gréements n'étaient pas mon ambition au départ". Elle y est restée un mois, puis un an. Piquée par le virus, elle n'a finalement "jamais pu raccrocher avec le conventionnel".

« Aujourd'hui, les cheveux courts et la tête haute, elle mène fièrement l'équipage de l'"Hermione" à bon port. "À trois semaines du départ, c'est le rush", dit-elle en souriant mais sans vraiment plaisanter. "On est dans une phase d'armement où on doit penser à tout. Les constructeurs ont fait du beau travail, mais ce ne sont pas des marins." Charlène Gicquel explique qu'elle doit commander le matériel manquant, des jumelles aux cartes de navigation, en passant par les sacs poubelles.

Sur tous les fronts

Mais la dernière phase est aussi celles des tests des procédures et manœuvres. Car, une fois sur le bateau, tout devra être millimétré pour assurer la sécurité de tous. C'est aussi le rôle du second capitaine. "En quatre temps, je serai la responsable de la sécurité, chef de quart de 4h à 8h et de 16 h à 20 h, mais aussi responsable de l'entretien du pont avec le bosco. Enfin, je suis chargée de la discipline."

Que de tâches pour ce bout de femme qui ne lâche rien! Mais ça ne lui fait pas peur. La seconde compte sur l'humilité et la rigueur de cet équipage atypique, composé de professionnels et de volontaires. "Je n'ai pas peur, j'ai des interrogations et suis curieuse, car ce sera l'inconnu." Tous ont hâte de voir le gréement en action.

26 août 2014

Américain, il a adopté la mode de chez nous

Par Lucie Mizzi

Adam Hodges-LeClaire a traversé l'Atlantique pour participer à l'aventure. La particularité de cet Américain ? Il s'habille à la mode XVIII^e, et tous les jours.



Adam Hodges-LeClaire vient du Massachusetts, sur la côte Ouest des États-Unis. On croirait reconnaître des sonorités françaises dans son nom : LeClaire. Mais non, c'est canadien. Rien de français chez Adam alors. Et pourtant, il a bel et bien sa place sur le pont! Aux États-Unis, cet étudiant passionné d'histoire de 21 ans est spécialisé dans la seconde moitié de XVIII^e siècle, l'histoire « moderne » pour les Américains. C'est-à-dire qu'il est spécialisé dans la guerre pour l'indépendance américaine. Parallèlement à ses études, Adam travaille en tant qu' "interprète" dans un fort reconstitué. Et pour lui, le mot est très important. Car il prend son métier très à cœur. « J'aime être un pont entre l'histoire et le visiteur, qu'il puisse imaginer », décrit-il dans un français quasiment parfait. Au fort, il fait ses visites en costume. Un attrait particulier qui le passionne. Tant et si bien qu'il est devenu l'apprenti tailleur d'un de ses collègues.

Persévérance

Quand il a découvert « l'Hermione » en 2008, Adam Hodges-LeClaire a tout de suite adoré le gréement. Il a postulé mais sans succès. Alors il est revenu jouer du fifre, vieil instrument, devant le bateau et espérant être pris par n'importe quel biais. Il a finalement réussi et a rejoint l'équipage au dernier stage. À bord, le nombre de bagages et vêtements est limité. Pour gagner de la place et faire vivre sa passion, c'est décidé, Adam n'emportera des États-Unis que des vêtements de marins français du XVIIIe qu'il a lui-même réalisés! Et ce qu'il manque? « Je continue d'en faire en France », se réjouit-il.

« Quand les Français m'ont vu débarquer, ils m'ont pris pour un pirate! rigole-t-il, ils ne reconnaissent pas l'époque et le marin ». Avec son petit accent, il explique que pour donner un sens à la période, il faut savoir l'illustrer. Grâce à ses vêtements, il initie les visiteurs à l'histoire. Avec un fin travail des matières et beaucoup de recherches, il fait en sorte que ses références soient crédibles. Il va même jusqu'à se servir de son tatouage pour expliquer ceux des marins. Autour de son coup, une croix chrétienne. « Je ne suis pas croyant, mais avec, je fais revivre la foi des matelots », s'enjoue-t-il.

Une première

Adam Hodges-LeClaire n'a jamais navigué, c'est une première. « Si j'ai rejoint cette expérience, c'est pour comprendre un peu mieux encore le XVIII^e siècle », explique Adam.

Nouveau sur le navire, il apprend les termes exacts. Des mots qu'il ne connaît même pas en anglais. Quand il a fini ses tâches, il se force à aller parler aux gens pour perfectionner sa langue mais aussi pour transmettre ses connaissances. Et pour ne paraître impoli, sa technique est de vouvoyer tout le monde! Cet aprèsmidi-là, c'est peinture pour tout le monde. Volontaire, Adam enfile son tablier. A l'ancienne bien sûr! Pour l'Américain, l'aventure est un réel défi : « Je veux prouver que ces vêtements sont utiles, que si on les utilisait autrefois c'est qu'ils étaient adaptés. » Il sait cependant que la laine a ses limites et ne sera pas imperméable, indéfiniment. Mais il tente le coup et partira en mer, coûte que coûte.

Que d'évolution dans les modes vestimentaires : au XVIII^e siècle, les vêtements d'hommes et de femmes se simplifient. Moins de fanfreluches, mais toujours de belles broderies fleuries. Les tenues deviennent aussi plus confortables. Fini les femmes coincées dans leurs robes! Que l'on soit riche ou pauvre cependant, la garde-robe n'est pas la même.

Les classes supérieures utilisaient des matières comme la soie, le velours, le taffetas.

Les classes ouvrières se contentaient de la laine et du coton encore très grossier.

Les matelots faisaient partie de la deuxième catégorie, que représente Adam Hodges-LeClaire. Comme lui, ils avaient les cheveux longs retenus dans du tissu (queue-de-cheval en somme), une culotte de toile et des coutils (guêtres recouvrant les bas et les jambes).

En revanche, un petit détail revenait quelle que soit la classe : la cravate. La cravate de l'époque n'était autre qu'un mouchoir de toile noué autour du cou.

« C'était notre conquête de L'Amérique »

Par David Briand

Avant de tirer sa révérence en 2015, Benedict Donnelly, président de l'association Hermione La Fayette, revient sur l'origine du projet.



« Sud Ouest ». Vous souvenez-vous du premier moment marquant de cette aventure ?

Benedict Donnelly. En 1989, après la réélection à la mairie de Jean-Louis Frot (maire de Rochefort de 1977 à 2001, NDLR), s'est tenue une réunion informelle à la campagne chez l'un des élus, où j'avais été convié en tant que vice-président du Centre international de la mer (CIM). La Corderie royale avait été restaurée quelques années plus tôt et on avait déjà un retour en termes de fréquentation. On a évoqué différentes hypothèses pour lancer un nouveau projet.

La construction d'une frégate était-elle déjà dans les tuyaux ?

Tout le monde n'était pas d'accord sur le type de navire à bâtir : un bateau de Lapérouse, un grand vaisseau comme on en voit dans les tableaux de Vernet, ou bien l'un de ceux qui ont marqué une rupture dans l'histoire navale mais qui n'ont pas d'autre valeur symbolique autre qu'architecturale ou pour les marins.

Je n'avais jamais entendu parler de « l'Hermione » avant mais son histoire pouvait toucher le public. Le choix ne s'est pas fait tout seul ! Personne n'a dissimulé les difficultés. La municipalité a dégagé les formes de radoub qui étaient envasées et sur lesquelles poussaient des ajoncs. On aurait dit une forêt. Ça a été un choc de voir cette architecture de pierre. Certains ont voulu en faire un théâtre, d'autre une sorte de Puy du Fou. Cela a été compliqué !

Comment l'idée s'est-elle finalement concrétisée ?

Par rapport au site, un vaisseau de 74 canons et qui approche les 100 mètres de long n'était pas possible. « l'Hermione » s'est donc imposée dans les esprits. Nous avons contacté Raymond Labbé, à Saint Malo. Charpentier de marine, conseiller technique auprès du ministère de la Culture et grand spécialiste de la restauration de bateaux traditionnels, il nous a dit que « pour visualiser ce que ça donne », il allait « construire un trompe l'œil en bois ».

Cela a suscité l'enthousiasme. Nous étions convaincus qu'il s'agissait d'un bateau qui parlait à tout le monde. Davantage que la France, c'était l'Amérique l'enjeu. C'était comme si on allait refaire le Far West, c'était notre conquête de l'Amérique.

Aviez-vous des références ou partiez-vous de zéro?

On a choisi le bateau pour lequel on avait le moins d'éléments (lancée en 1779, l'Hermione a coulé en 1793). Pas de plan, très peu d'images, à part une peinture de « l'Hermione » au combat. Quatre ans de travail ont été nécessaires. On a travaillé avec le Crain (Centre de recherche pour l'architecture et l'industrie nautique) de La Rochelle. Les plans qui ont permis la reconstruction de « l'Hermione » sont ceux du Concorde qui n'est autre que le "sister-ship" de « l'Hermione », qui avait été capturé par les Anglais et qui ont été récupérés à Greenwich.

Le voyage aux États-Unis était donc prévu dès le début ?

Le cap était précis mais on ne s'était pas fixé d'échéance, si ce n'est au moins dix ans. D'ailleurs l'un des logos reproduisait les dates de 1997 et 2007.

Mais on n'était pas sûr d'aller au bout. C'est pourquoi on avait décidé de protéger le bois pour ne pas vivre la désespérance de la reconstruction interrompue d'un clipper du XIX^e siècle à Douarnenez. On avait donc décidé de progresser par tranches : quand on a des sous, on avance.

Vous avez voulu dès le début associer le public à partir de la construction de la coque, le 4 juillet 1997 ?

Au départ, c'était un projet culturel. On a voulu associer le public pour qu'il comprenne la démarche. Ce ne fut pas une astuce de marketing de faire payer les visites mais on n'a pas obtenu, ou très peu, de financement d'autres sources, comme des sponsors d'entreprise. On n'était pas d'ailleurs tellement optimistes sur la fréquentation et alors presque honteux de faire payer des visites pour venir voir trois bouts de bois.

Mais l'idée a été de multiplier les contacts, les ateliers avec les artisans devant les gens, avec changement de parcours fréquents. On a eu la réponse qu'on n'attendait pas avec le soutien du public. On a compris au bout de deux ou trois ans que la magie s'opérait.

Vivre un rêve d'enfant

Par Thomas Ghiloni

Originaire de Surgères, le gréeur Nicolas Massé fait partie des deux français épaulant l'équipe suédoise.



Non sans humour, Nicolas Massé, gréeur sur le chantier de « l'Hermione », le dit : « J'ai été chercher ma vie à l'autre bout du monde et je l'ai trouvée à 20 kilomètres de là où j'habitais enfant. » Originaire de Surgères, l'homme de 43 ans a eu de multiples vies. Bûcheron ou encore fustier, il est avant tout cordiste. Autant de facettes et d'expériences motivées par ses rêves d'enfants, de la construction de cabanes au théâtre en passant par cette envie irrépressible de traverser l'Atlantique en bateau qui le conduira jusqu'à « l'Hermione ».

Avant cela, Nicolas Massé a notamment travaillé pendant six ans au sein d'un parc aventure dans les arbres à La Jarne, dans l'agglomération rochelaise. Pourtant ce travail d'opérateur de sécurité en hauteur va rapidement « manquer de piment », glisse-t-il. Il se décide donc à se lancer dans ce rêve d'enfant de rallier le Nouveau monde en bateau. Une envie nourrie par des documentaires consacrés au navire à voile français le « Fleur de Lampaul » classé au titre des Monuments historiques.

Les subtilités d'un art

L'homme cherche donc du travail dans le milieu nautique et s'intéresse plus particulièrement à la voilerie. C'est ainsi qu'il a rencontré Anne Renault, la voilière de « l'Hermione ». C'est grâce à elle qu'il apprendra que l'équipe de gréeurs suédois cherchait deux français pour les épauler. Il postule et fait la connaissance de Jens Laegert, gréeur suédois expérimenté et reconnu (lire page précédente). Ce dernier le prend alors sous son aile. « Je ne connaissais rien au gréement mais je connaissais les cordes et la hauteur », sourit Nicolas Massé. Ses deux ans passés au Canada sont un atout pour communiquer en anglais avec ses collaborateurs proches qui lui enseignent les subtilités de cet art.

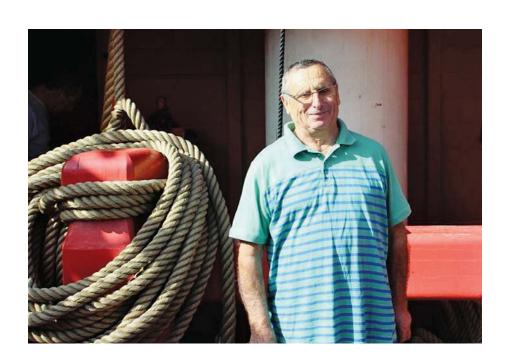
« C'est mon prix à payer »

En trois ans de présence sur le chantier, Nicolas Massé a également supervisé la pose de 240 tonnes de lest avec les bénévoles avant de naviguer pendant huit jours sur une frégate russe. "C'était vraiment intéressant et à partir de là, je devais participer au voyage de « L'Hermione », explique-t-il. N'étant pas marin, il ne peut intégrer l'équipage professionnel ». Il s'est donc porté volontaire en ayant conscience que ses huit mois en mer ne seront pas rémunérés. « Ma famille et tout le monde autour de moi me soutient dans ce projet. C'est mon prix à payer et j'y suis préparé », lâche-t-il. Après cette aventure humaine sur le chantier, il voit son avenir sur des navires à voile. Et pourquoi pas « l'Hermione ». « J'ai le projet de me former en tant que marin », avoue-t-il.

La structure du navire surveillée par un œil expert

Par Thomas Ghiloni

Expert-charpentier, Jean-Pierre Joubert observe et donne des conseils aux entreprises en charge de l'ossature de la frégate.



Sous ses airs de paisible retraité, Jean-Pierre Joubert est un expert qui a l'œil. Son domaine? La charpenterie de marine. Il a travaillé quarante-cinq ans dans ce milieu. Il a construit environ une quarantaine de chalutiers et une dizaine de ligneurs jusqu'à 18 mètres de longs avec son matériau de prédilection : le bois. « Quand on a l'amour du bois, on déteste les autres matériaux », sourit-il.

C'est ainsi que lorsqu'il a pris sa retraite, l'association Hermione-La Fayette l'a contacté. « Depuis cela fait sept ans que je suis là avec mon collègue Pierre Gras qui suit le chantier depuis quinze ans. On nous appelle les deux inséparables », rigole Jean-Pierre Joubert. Il faut dire que, compte tenu de son expérience acquise, on lui a proposé d'intégrer le collège d'experts. « Il faut des années pour faire un vrai charpentier de marine [...] Celui qui sait tout faire n'existe pas, c'est mon savoir faire qui me fait dire ça », glisse le retraité.

« Un entretien permanent »

Pour autant, « je ne suis pas là pour emmerder les entreprises, je donne juste certains conseils et je surveille », détaille l'expert en charpenterie de marine. Toutes les semaines, il vient donc suivre l'avancée du chantier de « l'Hermione ». Cela lui a permis de développer « une confiance mutuelle » avec ces entreprises. Grâce à cela, il a pu entre autres bien faire le tour pour s'assurer que tout était en bon état avant la première sortie en mer de la frégate, en juillet 2012.

Après la construction, il pense déjà à la maintenance. "Il faut un entretien permanent. S'assurer que les anguillets qui permettent à l'eau de s'écouler ne se bouchent pas ou refaire les peintures car il ne faut pas que le bois reste nu", liste notamment Jean-Pierre Joubert. Aussi, il préconise une mise au sec une fois par an. De quoi permettre de vérifier l'intégrité de la coque. « S'il est bien entretenu, un bateau en bois peut durer cent ans », avance le charpentier de marine à la retraite. « Le choix du bois est très important », ajoute-il. « l'Hermione » est constituée principalement de chênes. On y trouve également du pin d'Oregon pour les mats ou encore de l'orme pour les taquets d'amarrage. Et si Jean-Pierre Joubert ne sera pas sur la frégate lors des essais, c'est pour mieux la surveiller de son œil d'expert.

78 bouches à nourrir

Par Thomas Ghiloni

Le chef-cuisinier Philippe Bras, épaulé par trois personnes, devra rassasier l'équipage. Du haut de ses 28 ans, Philippe Bras aura un poste essentiel au sein de l'équipage de « l'Hermione ». Ce marin de la Marine nationale sera, le temps des essais en mer et du voyage vers les États-Unis, le chef cuisinier du navire. Pour chaque pause repas il aura la charge de rassasier 78 personnes. Dans sa tâche il pourra compter sur son second et deux volontaires. Ils auront à leur disposition une cuisine « bien équipée et high-tech », de l'avis de Philippe Bras.

« Il faut beaucoup jongler »

Et ce ne sera pas de trop alors que les contraintes sont bien différentes d'une cuisine sur le plancher des vaches. « Il faut être bien organisé et beaucoup jongler car l'on ne peut pas trop s'étaler », confie-t-il. Il faut aussi tenir compte des mouvements du bateau ou encore trouver et prendre ses marques avec les espaces de rangements. Et du rangement il en faut pour stocker six mois de nourriture pour le voyage outre Atlantique. Pas question d'improviser : les menus seront établis à l'avance pour toute la durée de la traversée et du retour. « Il faut bien savoir gérer son stock », admet le chef cuisinier. Pour ce passionné qui a toujours voulu naviguer sur des bateaux à voile, cette aventure est « un rêve, un aboutissement ».

Maître du gréement

Par Thomas Ghiloni

Le suédois Jens Langert a géré ce qui sert à diriger le navire. À bord, il sera bosco. Ses 50 ans, Jens Langert ne les fait clairement pas lorsque l'on le voit déambuler sur le chantier de « l'Hermione ». Ce suédois s'est entièrement occupé du gréement de la réplique de la frégate. Une tâche importante car c'est via ces impressionnants cordages qu'il est possible de diriger et maîtriser le navire. Et il est fier d'œuvrer sur ce bateau qui est "le plus joli du monde", de son avis. Pourtant, il a déjà travaillé sur d'autres bâtiments historiques, comme le « Göteborg ». C'est grâce à ce travail qu'il a été repéré par les directeurs du projet de reconstitution de la frégate pour s'occuper de son gréement.

Sources historiques

« J'ai fait les plans et effectué les recherches pour trouver les sources historiques nécessaires », se souvient-t-il. Les choses n'ont pas toujours été simples. « Au début, tout le monde avait son idée du projet, il y avait la question de la vision du public et du fonctionnement en mer », explique Jens Langert. Il lui a fallu composer avec ces données. Alors forcément, il espère voir son travail utilisé le plus souvent possible. C'est ainsi qu'il préférerait que « l'Hermione » continue à naviguer. De plus, selon lui, « l'eau douce fera pourrir le bateau ».

Il faut dire que l'homme a un point de vue de marin, lui qui a été bosco sur le « Göteborg » et qui occupera la même fonction au sein de l'« Hermione ». Véritable maître d'équipage, il sera en quelque sorte l'intermédiaire entre les officiers et les autres membres d'équipages. L'occasion aussi de se rappeler les bons souvenirs du chantier. Et surtout le « style français, qui est meilleur que le suédois sur un chantier », affirme-t-il. « Il y a un bon contact avec tout le monde, on se serre la main et on se fait la bise », sourit-il.

L'homme de fer de l'arsenal

Par Thomas Ghiloni

Le forgeron Aurélien Velot exerce son art au sein du chantier où est installé son propre atelier.



Si l'on avait dit à Aurélien Velot qu'il serait forgeron sur le chantier de reconstruction d'une frégate du XVIII^e siècle il ne l'aurait jamais cru. Et pourtant. Il œuvre sur le chantier de « l'Hermione » depuis près de huit ans. "À l'origine j'étais venu pour deux mois", se souvient-il aujourd'hui. Qu'est-ce qui l'a motivé à rester ? "Le projet en lui-même, qui s'inscrit dans l'histoire de Rochefort. Il y a un patrimoine que l'on fait revivre [...] Ici on croise tous les corps de métiers et l'on échange beaucoup", dit-il. Pas étonnant donc que "de vraies amitiés" se soient créées. Rien ne le prédestinait pourtant à exercer son art ici. C'est par hasard qu'il s'est lancé dans la ferronnerie. Il a débuté lorsqu'il avait 25 ans, par simple curiosité. Alors à la fac, il occupe son temps libre en créant des sculptures.

Tradition familiale

Au détour d'un stage il découvre ce qui sera son métier. Un métier finalement dans la tradition familiale, lui qui est un petit-fils de forgeron. Aujourd'hui il ne regrette pas de s'être lancé dans cette voie professionnelle, « surtout grâce au chantier, sinon je me serais peut-être plus vite lassé », glisse Aurélien Velot. Et pourtant il l'admet : « Quand on sort d'une formation ferronnerie, la voie du nautisme n'est pas le débouché normal. » Son parcours est là pour prouver le contraire. Du haut de ses 33 ans, Aurélien Velot a même créé son entreprise, les Forges de l'arsenal. Son principal client, qui lui met à disposition un atelier, a même motivé le choix du nom. Tout naturellement, il s'est porté volontaire pour les essais en mer.

« Je l'ai vu naître et grandir »

Par Thomas Ghiloni

Elle avait 21 ans au début de la construction. La guide Karen Brisson en a 38 aujourd'hui et sait qu'une page se tourne.



Peu de gens peuvent se targuer d'avoir suivi toute la construction de « l'Hermione » au plus près. Karen Brisson, 38 ans, fait pourtant partie de ces privilégiés. Après un BTS Tourisme et un stage, elle intègre la Corderie royale, qui dépend du Centre international de la mer (CIM), en 1996. Via un partenariat entre cette structure et l'association Hermione-La Fayette, c'est le CIM qui s'occupe du public. Ainsi, Karen Brisson, guide au sein de la Corderie royale, s'occupe dès 1997 des visites de « l'Hermione ». Ou plutôt de la future « Hermione ». « En 1997 nous avons ouvert trois semaines gratuitement. Il n'y avait rien d'autre que le chapiteau et la forme de radoub [dite de Louis XV qui a abrité la construction de la frégate jusqu'en juillet 2012, NDLR]. Il fallait faire du virtuel et donner envie aux visiteurs de croire au projet », se souvient-elle. Au fil des années, tandis que la réplique de la frégate du XVIIIe siècle prenait forme, la guide a évolué dans la hiérarchie jusqu'à devenir responsable de l'accueil du public sur le chantier. Elle a la charge d'encadrer les guides et les agents d'accueil, soit parfois jusqu'à 30 personnes.

« Enrichir nos visites »

L'avantage d'être sur un chantier en perpétuel mouvement c'est qu'il n'y a pas de routine, selon elle. "Il y a toujours de nouvelles choses à dire. Tous les acteurs nous ont toujours accordé du temps, que ce soit les artisans, les architectes, le commandant de « l'Hermione », Yann Cariou ou encore la voilière, Anne Renault. Cela nous a permis de toujours enrichir nos visites", confie Karen Brisson. Et elles ont été nombreuses en dix-sept ans alors que le chantier a connu cette année son meilleur mois de juillet avec le 4 millionième visiteur accueilli. Avec les essais en mer et l'imminence du départ vers les États-Unis, "une page se tourne", dit-elle. Pendant l'absence de « l'Hermione », elle retournera à la Corderie royale. « J'espère naviguer une demi-journée sur le navire mais pas plus, la haute mer m'impressionne trop », avoue la guide.

08 novembre **2014**

Congés sans solde pour cause de voyage

Par Agnès Lanoëlle

À 21 ans et un bac + 3, Amandine Lemaire a pris une année sabbatique pour se consacrer au projet.



Elle ne quitte plus sa vareuse bleu foncé estampillée « Hermione ». Comme une cinquantaine d'autres gabiers qui ont embarqué pour les essais en mer, Amandine Lemaire vit à 100 % l'aventure. Partie le 7 septembre et débarquée à Brest le 25 octobre dernier, la jeune femme rêve déjà de repartir pour effectuer la traversée de l'Atlantique, objectif les États-Unis. Deux semaines après avoir quitté « l'Hermione », elle espère pouvoir aller à sa rencontre ce dimanche lors de sa remontée de la Charente et son retour au port. À 21 ans et un bac + 3 en poche, Amandine a décidé de prendre une année sabbatique "pour se consacrer au projet". Ses parents sont à fond derrière elle, estimant que leur fille avait bien mérité ça après un parcours scolaire sans faute. D'autant que « l'Hermione » a suscité chez elle une nouvelle vocation. Monitrice de voile au club de Fouras, elle vient de passer un entretien pour postuler au certificat d'initiation nautique, premier grade pour devenir matelot professionnel. Amandine se voit bien conjuguer sa passion de la mer et son diplôme en gestion et traitement des déchets.

Comme beaucoup de volontaires, c'est après avoir lu un article dans « Sud-Ouest » annonçant le recrutement de l'équipage qu'elle a postulé dans la foulée. « J'en ai parlé à mes parents et j'ai convaincu ma meilleure amie de venir. Quand j'ai appris que j'étais présélectionnée, j'ai sauté partout! Et en plus Manon aussi était prise », se souvient Amandine.

Impressionnée

Volontaire de la première heure, elle a fait partie du premier stage de formation et a vu les dernières grandes étapes du chantier. Quand d'autres évoquent les clairs de lune ou la liesse populaire lors de la descente en Charente, Amandine se souvient surtout de certaines manœuvres périlleuses. De la traversée de la Manche en pleine nuit « où il fallait appeler le chef de tiers toutes les cinq minutes à cause des cargos aux premiers virements vent debout qui a mobilisé tout l'équipage », la voileuse assure n'avoir jamais eu peur. Plutôt impressionnée, dit-elle.

« Quand on nous dit d'aller serrer la grand-voile alors qu'on est en botte et en ciré, et qu'un gros-grain s'abat sur nous, on a l'impression d'être de vulnérables petits poussins », résume-t-elle. Tout se transforme en bons souvenirs : les coups de gîte, les creux de 5 à 6 mètres, la vaisselle qui roule, les boules Quiès pour ne pas entendre les craquements du bois ou les ronflements du voisin de hamac... Comme d'autres, elle égrène quelques cartes postales comme ces dauphins qui foncent sur la frégate au large de l'île de Ré alors qu'elle est perchée sur le mât de perroquet. « Ça fait un peu niais, mais c'était un moment magique », décrit-elle. Dans quelques mois, elle pourra réaliser son rêve : traverser l'Atlantique à bord d'un vieux gréement de légende.

02 décembre 2014

Un vidéaste bien perché

Par Agnès Lanoëlle

Journaliste multicartes, Loïc Bailliard a embarqué pour capter la vie à bord et tenir le blog au quotidien. Il signe des images uniques et impressionnantes.



« On ne sort pas indemne d'une telle expérience, au sens positif. Personnellement, j'ai certainement répondu à des questions que je ne m'étais pas posées ». Cheveux en broussaille et lunettes stylées, Loïc Bailliard est encore sous le choc d'une aventure qui l'a poussé loin. Journaliste multicartes, il a embarqué sur le tard à Bordeaux, début octobre, pour capter la vie à bord et tenir un blog au quotidien. 24 vidéos et des milliers de photos plus tard, le pari est réussi. Tous les jours, pendant plus d'un mois, Loïc Bailliard a filmé les gabiers sous toutes les coutures, au boulot, au repos, perchés en haut d'un mât ou cousant des sacs en toile de lin. Ses carnets de bord postés quotidiennement ont ainsi tenu en haleine tous ceux restés à terre, soucieux d'avoir des nouvelles de l'équipage.

Profil touche-à-tout

Loïc Bailliard n'avait jamais croisé « l'Hermione » avant son embarquement. Mais son profil touche-à-tout a convaincu l'association Hermione-La Fayette de l'intégrer. À 29 ans, ce Grenoblois d'adoption cultive des passions parfaites pour « l'Hermione » : la voile, le snowboard, l'escalade, la photo et la vidéo. Ajoutons à cela un certain goût pour le voyage et l'adrénaline et voilà ce jeune journaliste en « médiaman » taillé sur mesure pour l'aventure.

« À mon arrivée à Bordeaux, j'étais terrifié. J'arrivais dans un univers complètement nouveau, au milieu de volontaires qui se connaissaient déjà, et un métier à apprendre sur le tas. Mais ma crainte a disparu en une demi-heure. Je me suis retrouvé dans un endroit magnifique, au milieu d'une ambiance incroyable. J'ai tout de suite cherché à me mettre dans la peau du gabier », raconte le journaliste.

Un tournant

Dès le deuxième jour, il installe sa go-pro au bout de la grand-vergue, à 40 mètres au-dessus du pont. « On a appareillé de Bordeaux le lundi. On a tiré 100 coups de canon en écoutant la 25° symphonie de Mozart. J'ai fait ma première navigation de nuit en haut du mât par clair de lune. Le plus beau jour de ma vie! ».

En bon reporter, Loïc Bailliard cherche à capter l'ambiance de la journée et à trouver un angle de sujet. « "L'Hermione" est une machine tellement complexe que les images ne peuvent pas tout raconter. Ce qui est captivant sur le bateau, c'est la diversité de l'équipage, les profils si différents », dit-il. Loïc Bailliard a dû souvent mouiller la vareuse et grimper très haut pour des images grandioses et uniques. Au point parfois de se demander où le photographe a bien pu se percher pour obtenir de tels clichés (cf. son selfie ci-dessus). Même l'équipe de France2 venue tourner une semaine à bord de la frégate n'a pas voulu tenter le diable à 50 mètres de hauteur.

Débarqué il y a quelques jours à Rochefort, Loïc Bailliard va reprendre le cours normal de sa vie de pigiste tout en sachant que « "L'Hermione" marque un tournant » dans sa vie. Bien sûr, il espère être de la grande traversée vers les États-Unis en avril 2015 comme le vidéaste attitré ou comme simple gabier. « On avait à peine mis un pied à terre qu'on voulait tous que ça recommence. Ma seule frustration : ne pas encore avoir connu une vraie tempête », confie Loïc Bailliard.

Pour toute remarque concernant cet ouvrage, écrivez à supplements@sudouest.fr. Vous pouvez également contacter la Documentation du journal : doc@sudouest.fr

Édité par la SA de presse et d'édition du Sud-Ouest (SAPESO), société anonyme à conseil d'administration au capital de 268 400 €. Siège social : 23 quai des Queyries, 33094 Bordeaux Cedex. Tél. 05 35 31 31 31. Président directeur général : Olivier Gerolami. Directeur général délégué, directeur de la publication : Patrick Venries. Réalisation : Agence de développement avec le centre de documentation du journal Sud Ouest. Numéro de commission paritaire : CPPAP 0612K. Dépôt légal : à parution. Textes et photos par la rédaction du journal Sud Ouest. »