

1778 : 6 mois pour bâtir L'Hermione

Si, de 1997 à 2012, il aura fallu 15 ans à la nouvelle Hermione pour être mise à flot, son modèle de 1778 a été, lui, bâti à toute vitesse, dans l'urgence de la guerre qui venait d'éclater entre la France et l'Angleterre à propos des tout nouveaux États-Unis d'Amérique.

Un mois pour faire les plans : on est en 1777 et le temps presse. Le 7 février, les deux frères Chevillard, ingénieurs constructeurs de l'arsenal de Rochefort, reçoivent de M. de Sartines, ministre de la Marine, l'ordre de concevoir une nouvelle série de frégates. Le 3 mars, ils déposent deux plans qui sont approuvés le 23 par le roi Louis XVI. Le 2 mai, on lance la construction des deux premières frégates, une selon le plan de Chevillard le Cadet (La Charmante), une selon le plan de Chevillard l'Aîné (La Concorde). Deux nouvelles frégates sur le même modèle sont commandées fin août (La Junon pour le Cadet, La Courageuse pour l'Aîné). Voici donc déjà quatre frégates à l'eau en avril 1778. La raison de cette presse ? La révolte des colons de l'Amérique anglaise, qui se sont déclarés indépendants depuis 1776 et donnent à la France l'occasion de prendre sa revanche moins de 15 ans après la fin de la désastreuse Guerre de Sept ans et la perte de presque toutes les possessions d'Outre-Mer. Ne restent plus à la France que ses riches colonies antillaises : Saint-Domingue (Haïti), Martinique, Guadeloupe et ses droits de pêche à Terre-Neuve. Pour les protéger en cas de conflit avec l'Angleterre, toujours si puissante sur mer, on lance dans l'urgence la construction de nombreux navires pour mettre la flotte à niveau. En juin 1778, la guerre est déclarée, le ministre veut que l'arsenal de Rochefort lui construise 2 nouvelles frégates (type Chevillard l'Aîné) pour le 1^{er} mai 1779 : L'Hermione et La Fée. En décembre, la construction commence...

1 L'arsenal a d'immenses stocks de bois, renouvelés avec soin (un chargement de plus d'un millier de mètres cubes est arrivé l'été précédent des Pyrénées). Navire de série, L'Hermione bénéficie des « traçages » (dessins grandeur nature par les maîtres charpentiers de toutes les formes nécessaires) utilisés pour les frégates déjà construites. Chacun sait ce qu'il a à faire et les différents ateliers de l'arsenal fonctionnent à plein régime.

2 L'Hermione est construite sur une cale légèrement en pente au bord de la Charente. Les ouvriers préparent les pièces de bois sur place. Pour les travaux pénibles comme le sciage ou la manutention, on se sert des forçats du bagne voisin.

3 La construction commence toujours par la pose de la quille.

4 On y joint la structure de la poupe (l'étambot) et les couples, grosses pièces de bois qui dessinent la forme de la coque.

5 Vient ensuite toute la structure interne du navire : lisses, carlingue, vaigrage... qui permettent de bâtir les trois ponts, faux pont en bas où dormiront la plupart des hommes, pont de batterie (où prendront place les 26 canons de 12, c'est-à-dire tirant des boulets de 12 livres) et pont de gaillard sur le dessus (avec 8 canons de 6). On finit par la pose des bordés, les planches épousant la forme de la coque à l'extérieur et assouplies pour cela dans les étuves. Tout au long du chantier, le magasin général **6** de l'arsenal a fourni à L'Hermione en équipements standardisés dont elle a besoin : affûts de canon, poulies, cloisons, canots, chevilles, ferrures...

7 La coque terminée, les charpentiers enlèvent les étais sauf un dernier bâti pour maintenir la coque droite. On profite d'une marée haute pour procéder au lancement : L'Hermione glisse lentement vers la Charente sur la cale précédemment graissée. C'est un jour de fête.

8 L'Hermione est maintenant dirigée vers la machine à mâter, un ponton d'où on va lui monter ses mâts (seuls les bas mâts sont installés, les parties hautes seront assemblées ensuite par un système de poulies et haubans **9**). Elle peut ensuite recevoir ses voiles de chanvre tissé et son gréement fabriqué



dans l'immense corderie **10**. C'est une partie du futur équipage qui est chargée de tout mettre en place sous la supervision d'un maître mâtier et des équipes de gréeurs de l'arsenal.

11 À pleine charge et pourvu de tous ses canons, le navire est prêt à affronter les flots. Mais pour gagner la mer, il lui faut d'abord descendre la Charente. Le 18 mai 1779, le Rochefortais Latouche, son premier commandant, note : « À une heure et demie, après midi, à un tiers du flot (...), j'ai appareillé de l'avant-garde sous les voiles d'artimon, ayant une cordelle de 100 hommes à terre ». Car le navire va à contre-courant et il lui faut des hommes pour le tirer **12** peu à peu et en plusieurs étapes (la plus difficile étant la première poussée) jusqu'à l'embouchure.

13 Formes de radoub
14 Fonderie
15 Magasin aux vivres
16 Ponton du magasin général

À lire : « L'Hermione, de Rochefort à la gloire américaine », Emmanuel de Fontainieu, Éditions de Monza 2009.

Texte : Jean de Saint-Blanquat
 Illustration : François Brosse
 Merci à Emmanuel de Fontainieu pour son aide précieuse.

STUDIO DIFFÉREMENT