

Préface

L'*Hermione*, La Fayette et la Rochelle. Qui n'en a jamais entendu parler ? Peut-être avez-vous oublié ce pan de l'histoire si particulier, mais moi je m'en souviens, on m'en a déjà parlé : quelque chose s'est glissée dans ma tête et y est restée. Je crois me souvenir plus précisément d'avoir vu il y a quelques années, l'*Hermione* sur l'eau, sa beauté, son originalité, son immensité m'ont marqué. Mais jusqu'alors, je n'en avais plus entendu parler, il faut dire que je n'ai pas cherché à me renseigner. Jusqu'à ce moment où j'emprunte une bande-dessinée dans la bibliothèque de mon Université, la chance que j'aie, c'est qu'elles sont quasiment toutes en rapport avec l'histoire. L'*Hermione* de Jean-Yves Delitte est vraiment une belle œuvre. Joliment dessinée, quoique peut-être trop détaillée, l'intrigue d'un espion anglais en Charente-Maritime peu avant l'appareillage de la frégate et du marquis de la Fayette à bord me laisse conduire naïvement vers une dont la naïveté la rend originale. Mais ce n'est qu'une BD, aucune trace de cet espion anglais et quelques petites erreurs s'y glissent. Mais c'est bien cette œuvre qui m'a donnée envie d'étudier le sujet.

Je suis étudiant en Histoire-Géographie à l'Université Picardie Jules Verne. Je vais entamer ma troisième année et pour fêter mes vacances, j'ai décidé de travailler sur un exposé. Bien que ce soit peut rendre perplexe quelques camarades, il s'est avéré dans une certaine logique que je me suis beaucoup amusé à étudier ce sujet et que j'ai beaucoup appris. Voilà l'essentiel déjà. « Sujet ». Au départ, je me suis dit qu'écrire un article sur mon blog sur l'*Hermione* serait vraiment pas mal ! Mais je n'avais pas réellement penser à un sujet particulier. Et devant les informations qui me paraissent disponibles et pour créer quelque chose de cohérent, le sujet s'est élargi de lui-même jusqu'à La Fayette, puis à Rochefort. Un sujet qui demande une étude transversale de plusieurs thèmes. Pire, encore, je n'avais pas décidé de la forme à adopter. Me voilà faire ce que je ne souhaitais pas au départ : une forme académique avec un introduction, plan et conclusion. Cerise sur le gâteau : la problématique. Je n'ai jamais étudié un sujet sans que ce ne soit un commentaire de documents ou une dissertation, me voilà bien bégayant devant celle-ci. J'espère qu'elle convient pour ce long sujet.

Un long sujet avec des contraintes au niveau des sources. Je ne suis pas historien et je n'ai pas encore été initié à la recherche, et encore moins au monde maritime, je me suis donc borné (ou presque) à des sources secondaires, des manuels, des articles. La nouveauté fut aussi d'étudier un sujet dans le passé ET dans le présent. Voilà bien des nouveautés pour une première étude. Mais surtout, je fus limité au niveau des livres disponibles : le monde maritime et Rochefort n'est pas la priorité de la Picardie, et les ouvrages sur l'*Hermione* ont l'air d'être circonscrits à la Charente-Maritime, voire à Rochefort parfois. Mais j'espère que ce travail proposé, documenté et sérieusement travaillé – quoique un peu long – vous ravira et vous informera beaucoup sur un sujet en réalité peu connu. Et s'il vous plaît, vous rendriez un homme heureux en le partageant à votre entourage et sur les réseaux sociaux, car ce qui m'anime, c'est de transmettre mon savoir.

Du 10 mars au 28 avril 1780, la frégate *Hermione* traverse l'Atlantique pour s'amarrer à Boston, sur la côte est américaine. À bord, La Fayette et le message officiel du soutien de la France aux *Insurgents*. Le 18 avril 2015, sa sœur jumelle se destine au même voyage après deux décennies d'élaboration et de construction et débarque le 5 juin à Yorktown, à l'entrée de la baie de Chesapeake où s'est déroulée une bataille navale décisive pour l'indépendance des États-Unis.

En effet, alors que la puissance de la monarchie française s'est considérablement affaiblie au sortir de la guerre de Sept Ans (1756-1763) au bénéfice d'une monarchie britannique à l'empire colonial puissant, la France prend son mal en patience pour saisir sa revanche. Cette occasion se profile lorsque la guerre d'indépendance des États-Unis éclate en 1775 suite à des tensions provoquées par la hausse des taxes sur les produits importés et exportés dans les colonies britanniques par le Royaume-Uni, affaiblie financièrement par la guerre, et de son refus obstinée d'écouter les colons. De ce fait, après quelques moments d'hésitation et remarquant que les *Insurgents* étaient une force capable de résister à la monarchie anglaise, Louis XVI (1774-1792) prend la décision purement politique dans le but d'affaiblir son rival de soutenir les « Américains ». C'est ainsi que La Fayette, tout juste rentré du continent, est dépêché par le secrétaire d'État à la Marine pour transmettre un message officiel aux insurgés : celui de la promesse du soutien de la France, tant en troupes terrestres que maritimes. Effectivement, la flotte française dans les années 1770 est dans une considérable expansion, déjà amorcée depuis Colbert, tant par le nombre de navires édifiés que par la multiplication de son budget. Le but est de concurrencer les Anglais et les Hollandais qui ont la maîtrise des mers. Au cœur des arsenaux maritimes français, Rochefort joue un rôle important. Ville nouvelle et ville portuaire, c'est elle qui délivre l'*Hermione* ainsi que ses trois sœurs : la *Fée*, la *Courageuse* et la *Concorde*. Rochefort est ainsi le berceau de l'*Hermione*, ou plutôt des *Hermione* : c'est elle à travers l'association Hermione – La Fayette qui a lancé le chantier audacieux d'une réplique de la frégate – ce navire plus modeste et rapide qu'un vaisseau de ligne – du XVIII^e siècle. Pour relancer son dynamisme alors que la ville périssait après la fermeture de son arsenal, Rochefort s'est inquiétée de ses monuments et de son attractivité touristique. Ce chantier s'inscrit au fond dans la continuité de la restauration du patrimoine historique maritime de Rochefort dont l'*Hermione* en est le parachèvement. L'*Hermione*, c'est un navire prestigieux et célèbre. Non pas seulement parce qu'il a transporté La Fayette à son bord mais parce qu'il est le trait d'union entre la France et les États-Unis et qu'il véhicule des valeurs telles que la liberté, la démocratie ou encore la solidarité.

Comment et dans quelles conditions fut édifiée l'*Hermione*, quel rôle a-t-elle joué par le passé et aujourd'hui et quelles sont les sources de sa renommée ?

Dans un premier temps, nous étudierons la réplique de l'*Hermione*, son chantier les difficultés de son financement ainsi que son objectif : la mémoire du passé. Puis, nous irons à Rochefort, le berceau des *Hermione*, nous y analyserons son site et sa situation de même que son développement pour s'apercevoir que le chantier de sa réplique aujourd'hui n'est pas anodin. Enfin, nous terminerons par étudier la vie et le rôle de la frégate, de Rochefort à Boston avec La Fayette à son bord et au-delà en approfondissant la réflexion sur son prestige actuel.

I. La réplique de l'*Hermione* : une « aventure humaine »

Durant deux décennies, des ouvriers, des artisans et des bénévoles se sont mobilisés à de nombreux niveaux, à plusieurs échelles, dans le chantier audacieux et non sans difficultés d'une réplique de l'*Hermione* grandeur nature qui a pour objectif de naviguer vers les États-Unis.

A. 1997 à 2014 : le projet audacieux d'une réplique

Dans les années 1990, le maire de Rochefort¹ et son conseil enviaient l'édification d'un bateau pour compléter le patrimoine maritime de la ville portuaire. Il fallait un navire réputé et prestigieux, et après quelques délibérations, ce fut la célèbre *Hermione* sur laquelle le marquis de La Fayette a embarqué qui fut choisie. Des *Hermione*, il en existe quatre chacune édifiée en 1750, 1778, 1804, 1997 ; mais c'est la seconde qui est restée dans les mémoires et sélectionnée par la municipalité. Par conséquent s'est constituée en décembre 1992 l'association *Hermione – La Fayette* qui a pour objectif la construction d'une « réplique à l'identique » de l'*Hermione* du XVIII^e siècle. L'*Hermione* est une frégate de 12, c'est-à-dire qu'elle possède des canons de 12 livres, en l'occurrence 26, mais aussi 8 canons de 6 livres ainsi que 10 pierriers d'une livre, et quatre d'une demi-livre. C'est une frégate typique de la seconde moitié du XVIII^e siècle. D'une longueur de 44,3 mètres et d'une large de 11,20 mètres, ce trois mâts a nécessité à l'époque seulement six mois de travail pour sa construction. L'*Hermione*, c'est 1250 tonnes pour un tirant d'eau avant de 4,9 m et de 5,2 m à l'avant. Le grand mât, la partie la plus haute de la frégate, mesure 51 mètres et 2200 m² de toiles couvrent l'*Hermione*. Selon Anne Renault, maître voilière qui travaille sur le chantier, le potentiel voilier de l'*Hermione* est de 3300 m². Ces caractéristiques nous permettent de bien saisir que la frégate est un navire modeste mais rapide. Elle n'est pas destinée à s'engager en première ligne des batailles navales, ce n'est pas un vaisseau, mais plutôt à assurer lors des combats la liaison entre les vaisseaux de ligne en délivrant des messages, des informations en étant à l'arrière. Son autre rôle, c'est d'être un réservoir d'hommes pour les vaisseaux au front. Les frégates sont aussi des navires de reconnaissance et leur matériel militaire leur était utile pour protéger les convois commerciaux des nations ennemies ou encore lors d'escorte des navires de commerce. Bien qu'il ne fût que six mois en 1778 pour édifier l'*Hermione*, l'arsenal² de Rochefort a éprouvé des difficultés pour la construction de la réplique. D'une part, à cause du manque de sources au sujet de l'*Hermione*. Les architectes de la frégate actuelle ont travaillé à partir des « ordonnés de Vincennes » retrouvés aux archives de la Marine nationale, ce sont des croquis signés Chevillard l'Aîné, l'ingénieur qui a travaillé sur l'*Hermione* et ses trois sœurs : *La Fée*, *La Courageuse* et *La Concorde*. Toutefois, ces croquis étaient succins et insuffisants. De ce fait, les ingénieurs ont également utilisé les archives de *La Concorde*, identique à l'*Hermione*. Elle a été capturée par les Anglais en

¹ Jean-Louis Frot en décédé en août 2018, il fut maire de Rochefort de 1977 à 2001.

² Centre de construction, de réparation, de ravitaillement et d'armement des navires.

1783 qui désiraient en connaître la technologie, la maîtrise, le savoir-faire. Ainsi, des documents et plus tard des archives ont été produits au sein de la Royal Navy à Greenwich. D'autre part, des tableaux de l'époque furent aussi utilisés. Selon Aurélien Vélot, forgeron sur l'*Hermione* : « Les architectes ont fait des plans en trois dimensions sur la foi d'une peinture de bateau d'époque, de loin ». Mais encore d'autres difficultés se sont présentées sur le chantier. Les nomenclatures du XVIII^e siècle étaient en pouces, en ligne du roi, en pieds, il fut nécessaire avant de commencer de convertir le tout au système métrique. Sans oublier quelques difficultés matérielles, tel que l'approvisionnement en fer qui formait 90% de la famille des aciers de l'époque mais qui aujourd'hui n'est quasiment plus produit. Bien que toutes ces difficultés furent bravées, l'objectif même de la « réplique identique » fut compromis à cause de règlements contemporains et des contraintes techniques de notre époque. Parmi les différences majeures vient en premier la motorisation : les règlements maritimes locaux interdisent généralement de manœuvrer à voile au sein des ports. La motorisation intervient dans les conditions de vie à bord de la frégate : elle accueille des douches et WC, des machines à laver et sèche-linge, des congélateurs et réfrigérateurs, du chauffage et de la ventilation ainsi que les équipements de navigation modernes. Des puristes déçus, parfois en colère, mais l'association a dès le départ assumé que cette frégate du XVIII^e siècle aurait à bord des hommes du XXI^e siècle. Le confort est nettement amélioré et bien que les dortoirs soient aménagés de bannettes, on retrouve tout de même des hamacs, conseillés pour dormir puisqu'ils suivent le mouvement du bateau en mer. Il existe une distance entre la voilure de l'époque et celle d'aujourd'hui. La voilerie traditionnelle est faite de coton, de lin, de polyester mais elle disparaît au profit du nylon après la seconde guerre mondiale et on ne la retrouve plus que dans le patrimoine maritime. La voilure de la réplique est faite de lin et de chanvre et assemblée à la machine. La tâche à la main aurait nécessité bien davantage de temps. Enfin, l'*Hermione* passe de six ancres à deux et les canons sont démilitarisés pour ne pas que la frégate soit considérée aujourd'hui comme un navire de guerre. Ce projet, ce chantier s'est terminé en 2014 lors des premiers essais en mer de la frégate, mais sans l'imagination de l'association Hermione – La Fayette et la motivation des équipes, le projet n'aurait pu jamais voir le jour.

B. Un chantier coûteux mais réussi par la mise en valeur de l'artisanat

À l'étonnement de l'association Hermione – La Fayette, les aides, les financements et les mécènes furent rares. Inattendue et préoccupant puisque même si de nombreux bénévoles participaient à l'opération, il fallait bien financer dans son ensemble le chantier et les professionnels qui y travaillaient. L'aide de la municipalité rochefortaise, du département Charente-Maritime et de la région Poitou-Charentes ne suffisaient pas, et l'État était inexistant jusqu'à la présidence Sarkozy et le don de 200 000 € une fois la frégate bien avancée. Il avait fallu déjà quatre ans, de 1992 (année de la création de l'association) à 1996-97 pour trouver des fonds, parallèlement aux recherches et à la conception des premiers plans. Les premiers pas sont les plus durs puis-

qu'un projet aussi audacieux et conséquent à peine débuté a moins tendance à attirer des mécènes qu'un navire bientôt sur l'eau. Comment l'association Hermione – La Fayette a réussi à aller jusqu'au bout de son projet sans avoir de conséquents arrêts de chantier ? Le coût final et total du projet de la réplique de l'*Hermione* fut selon l'association de 40 millions d'euros, dont 25 millions pour la construction. En premier lieu, l'association a connu de nombreux adhérents. En 2015, leur nombre était de 7000, une adhésion valant 25€ minimum par an (30€/an pour les adultes en 2019). Adhérer à l'association permet à chacun d'être propriétaire de la frégate et 1000 d'entre eux assistent à l'assemblée générale annuelle qui présente le bilan de l'année écoulée et les orientations de l'année à venir. Ainsi, l'*Hermione* est devenue un bien commun et cette méthode permet l'entière indépendance de la frégate. Selon Maryse Vital, déléguée générale de l'association Hermione – La Fayette de 1997 à 2017, l'*Hermione* est un « projet populaire », clé de sa réussite. Mais pour subvenir à ses besoins, l'adhésion ne suffit pas. L'association a dû trouver d'autres stratégies pour combler le manque de moyen, comme la création de la Fondation Hermione sous l'égide de la Fondation du patrimoine qui permet à chaque donateur de bénéficier d'avantages fiscaux. Pour attirer des dons, il faut que le projet soit connu, donc médiatisé. L'opportunité s'est produite en 1999 lorsque l'émission *Thalassa* s'est intéressée au chantier³. Un événement médiatique qui a popularisé le projet à l'échelle nationale : « L'émission nous a offert une notoriété nationale. C'était bienvenu car nous n'avons jamais consacré beaucoup d'argent à la communication. Au début on peinait un peu pour faire venir des journalistes... » (Maryse Vital). Autre stratégie populaire et qui a bien fonctionné, c'est la mise en place de l'opération « Votre nom pour l'*Hermione* ». En échange d'un don de 10€, le donateur voyait son nom inscrit sur le grand pavillon. Aujourd'hui, ce pavillon est plus noir que blanc. Mais la tactique qui a le mieux fonctionné et qui a permis au chantier de perdurer est assurément le financement par l'ouverture au public. En effet, l'association a ouvert le chantier au public afin que ce dernier puisse, en contrepartie de la billetterie (9€ pour un adulte), observer année après année, mois après mois, jour après jour, la construction de la frégate. François Asselin est un constructeur bois de l'*Hermione*, c'est son entreprise qui a réussi à obtenir la quasi-totalité du travail du bois du projet : « L'idée de l'association de faire un chantier *in vivo* n'était pas évidente au début. Les charpentiers avaient l'impression d'être des bêtes de foire. Mais au fil des années, ils se sont habitués. ». Une originalité qui a permis une revalorisation locale et mentalement du travail du bois, un travail de précision et d'une grande difficulté. Un attrait touristique sans précédent qui doit son succès à sa rareté sur un projet lui-même unique et accessible au public. Le chef de chantier Jacques Haie en parle très bien : « Nous exerçons des métiers qui ne se voient pas, des métiers de l'ombre. » tandis que Asselin ajoute « Quand on fait une charpente, dès que la couverture est posée, c'est terminé, on ne voit plus rien. Personne n'a conscience de la complexité des assemblages, ni ne mesure toute l'ingéniosité qu'il y a autour d'un bout de bois. Là, tout le monde a pu voir que c'est un vrai métier, du vrai bois, des vrais charpentiers, sentir l'odeur vraie du chêne. ». Cet immense chantier ouvert au public, popularisé par les médias, a accueilli

3 <https://www.hermione.com/actualites/2015/2018/1999/288-emission-thalassa.html> et <https://m.ina.fr/video/CAC99019369/la-construction-de-l-hermione-video.html>

en moyenne 250 000 visiteurs / an sur 15 ans, soit près de 4 millions de visiteurs. Cette billetterie est l'essentiel des revenus de l'*Hermione*. L'arsenal a fourni de l'emploi et donné de la visibilité à des métiers peu connus, devenus rares au fil du temps et qui ne se côtoyaient pas. Ainsi ont travaillé pour l'*Hermione* un maître charpentier, un maître forgeron, un maître coque ou encore une maître voilière. Des professionnels qui ont dû se replonger dans le passé pour entreprendre de manière précise leur tâche. Ainsi, la maître voilière Anne Renault a appris grâce à des livres anciens comme *Le Manoeuvrier ou Essai sur la théorie et la pratique des mouvements du navire et des évolutions navales* de Jacques-Pierre Bourdé de Villehuet⁴ et publié en 1765. L'interdisciplinarité s'est imposée, Aurélien Vélot nous parle d'une famille : « En ferronnerie, on passe 30, 50, 60 % du temps au maximum en forge. Le reste, c'est de l'assemblage, de la finition, etc. Au début, on fabriquait des pièces en série, on les mettait sur des palettes et on allait les stocker, et ça, franchement, ce n'est pas hyper-motivant. Mais très vite, ce qui a compté pour moi a été de me trouver avec toutes les entreprises, le charpentier, la voilière. Tous ces métiers ont travaillé ensemble sur ce projet, ça n'arrive jamais. En ferronnerie, au mieux on peut croiser les plaquistes. Jamais, sur une maison, on ne voit les charpentiers. ». Grâce à ses stratégies, l'association a réussi à collecter 40 millions d'euros et à mettre sur l'eau la réplique de la frégate *Hermione* qui a effectué son premier essai le 7 septembre 2014.

C. De Rochefort à l'outre-Atlantique : la mémoire du passé

Rochefort-Boston pour 2015 avec essais de navigation sur les côtes charentaises en 2014, c'est du moins le programme que prévoyait en 2012 l'association... et qui a été respecté. L'organisation est bien rodée ce qui permet à la communication de l'association de fort bien fonctionner. En effet, à l'occasion du changement nécessaire de radoub en 2012 et par conséquent de la première mise à l'eau de l'*Hermione*, son premier contact avec la Charente, l'événement fut consacré. Durant trois jours, du vendredi 6 au dimanche 8 juillet 2012, Rochefort était en fête. Dès le jeudi soir, 60 à 70 bateaux classiques dont le *Belem* et le *Mutin* ont échauffé la foule qui s'est enflammée le lendemain, le 6 juillet, lors de la sortie en fanfare de l'*Hermione*. Un premier pas – réel – vers la finalité du projet. Cette sortie de la cale de Louis XIV pour mouiller dans celle de Napoléon III fut un véritable succès, réunissant au bas mot 50 000 personnes, des responsables politiques dont le ministre des Transports et de l'Économie maritime Frédéric Cuviller. Pendant que la frégate, sans gréement et sans voile, naviguait devant la foule sous le son ambiant de *Santiano* avec des marins en costumes et des danseuses à bord, l'*Hermione* fut baptisée par une pluie de feuilles de chêne : cérémonial typique lors des lancements de navires de la Marine royale au XVIII^e siècle. Plus en hauteur, deux enfants, une Française et un Américain, sur des trapèzes déployaient de longs drapeaux de leur pays, symbole de la fraternité franco-améri-

4 Jean-Pierre Bourdé de la Villehuet (1732-1789) est issu d'une famille de gens de mers et a travaillé principalement au cours de sa vie au service de la Compagnie des Indes qui a lui a donné l'expérience nécessaire pour écrire son premier traité maritime en 1765.

caine. Un succès révélateur de la réussite de la communication du projet et de sa portée à travers le pays et à l'étranger : un succès pour l'*Hermione*, un succès pour Rochefort. Benedict Donnelly, le président de l'association, disait : « C'est une double renaissance : celle d'un navire que la France avait oublié et celle d'un arsenal qui avait été détruit en 1944. ». Après son baptême de fleuve, l'*Hermione* vécu deux ans plus tard, le dimanche 7 septembre 2014, son baptême de mer. De Rochefort à l'île d'Aix, deux mois voguant le long de la façade atlantique vers Brest avec une escale à Bordeaux sont les préparations nécessaires au grand voyage. Évidemment, la renommée de l'*Hermione* accentua toute sa famille à l'applaudir : à l'embouchure de la Charente se présentait « des milliers de bateaux, à voile, à moteur, canoë, plates d'ostréiculteurs ». Une véritable escorte qui adviendra progressivement une habitude. Avec prudence lors des mauvaises conditions climatiques, les tests furent un succès pour l'*Hermione* qui rentra à Rochefort en novembre 2014 : il n'y a plus qu'à préparer et financer le voyage vers les États-Unis. Dès 2014, l'association Hermione – La Fayette avait estimé son financement du voyage : 3 millions d'euros étaient nécessaires. Si proche du but, le mécénat intervient et prend en charge aux deux tiers la somme totale, sa particularité et son intérêt résident dans sa double nationalité : français et américain. Un mécénat qui se présente avec des liens historiques et entendent les entretenir, sans renier à poncer leur image et à alimenter leurs intérêts. C'est le cas par exemple du groupe Moët Hennessy qui constitue la branche « Vins & Spiritueux » du groupe LVMH. Selon l'association, une de ses maisons a été fondée en 1765, à Cognac, par Richard Hennessy, un contemporain de La Fayette. Les justifications de Moët Hennessy sont selon la même source la mise en valeur de « la formation professionnelle, la revalorisation des métiers d'art et le développement durable ». Quoi qu'il en soit, le groupe est devenu le premier sponsor privé de l'*Hermione*, une opportunité puisque les États-Unis représentent le premier marché à l'export de cette maison de cognac qui a embarqué deux barriques de son célèbre breuvage à bord. De l'autre côté, c'est le sponsoring américain qui prend en charge les 2 millions d'euros que coûteront les escales du navire et qui vivifie l'événement outre-atlantique. Ainsi, le 14 octobre 2014, le porte-avion *Intrepid* à New-York a accueilli un gala de soutien organisé par l'association « Friends of Hermione Lafayette in America » réunissant des personnalités comme Henry Kissinger ou encore Christine Lagarde et quelques autres 650 invités. Pour entreprendre ce long voyage, il faut un équipage, choisi principalement pour leur enthousiasme. Plus de 2500 candidats ont déposé leur CV, la sélection fut drastique pour les gabiers devant réaliser plusieurs épreuves, celle de la voile, l'étude des termes de marine, des techniques de travail et suivre deux mois de formation. L'équipage d'environ 80 personnes est composée d'un tiers de femmes et deux tiers d'hommes, avec une moyenne d'âge d'environ 25 ans. Ce déséquilibre est souhaité puisque les manœuvres sont extrêmement physiques, une évolution puisqu'à l'époque de La Fayette, aucune femme n'était présente à bord. Plus précisément, l'équipage compte une quinzaine de marins professionnels (officiers, maistrance, matelots), 55 à 60 volontaires (les gabiers) et 7 surnuméraires (journalistes, techniciens). Une formation prise à la charge de l'association puisque aucune compagnie ne voulait former autant de gabiers et prendre autant de responsabilités, et de risques. Une fois

équipée, le voyage vers les États-Unis peut commencer. L'association a toujours vu à travers sa frégate un lien extrêmement fort avec La Fayette et les États-Unis, la traversée de l'Atlantique sur les pas du marquis s'imposait donc. Du 18 avril 2015 au départ de l'île d'Aix au retour à Rochefort le 29 août 2015, l'*Hermione* comptabilise au total 18 étapes. L'objectif ? Entretenir la mémoire du passé, à chaque étape, un événement, un combat important rappelant les valeurs que la frégate porte, celle de la liberté (pour l'indépendance), celle de la solidarité (alliance entre France et *Insurgents*), celle de la démocratie (les insurgés s'étaient rassemblé en Congrès). Prenant le vent marin des Canaries début mai, la frégate fonce vers Yorktown, puis Mount Vernon, Alexandria, Annapolis, Baltimore, Philadelphie, New York, Green Port, Newport, Boston, Castine, Haliphax, Saint-Pierre et Miquelon puis Brest, Bordeaux et le retour à Rochefort, autant d'étapes sélectionnées avec soin. À Yorktown, dans l'entrée de la baie de la Chesapeake, l'*Hermione* a participé à une bataille décisive en septembre 1781. À Philadelphie, les membres du Congrès américain ont été reçus en mai 1781 à bord de la frégate. À New-York, c'est l'occasion de saluer la Statue de la Liberté. À Boston, le point de départ de la révolution américaine où s'est déroulée la *Boston Tea Party* et où La Fayette a débarqué le 28 avril 1780 de l'*Hermione*. Ainsi, la frégate française fut bien un trait d'union entre la France et les États-Unis ; 225 ans après, le voyage recommence et symbolise à nouveau l'amitié franco-américaine, avant un retour à Rochefort, le berceau des deux *Hermione*.

II. Rochefort, berceau des *Hermione*

Si Rochefort est le berceau des deux *Hermione*, c'est parce que la ville a été édiée dans l'objectif d'être leur lieu de naissance. De Colbert à Frot, Rochefort est une ville nouvelle et portuaire dont les navires font pleinement partie de son patrimoine historique maritime.

A. L'*Hermione*, le couronnement du patrimoine historique maritime de Rochefort

La décision de construire la réplique de l'*Hermione* à Rochefort ne s'est pas prise sur un coup de tête et n'est pas arrivée tel un cheveu sur la soupe. La ville vivait principalement de son arsenal maritime, là où tout a commencé pour elle lorsqu'elle fut fondée sur la volonté du roi en 1665-1666. Cependant, au début du XX^e siècle, l'envasement constant de la Charente et le faible tirant d'eau empêche l'arsenal d'accueillir les navires, en particulier les nouveaux cuirassiers, et l'aura de Bordeaux surplombe celui de Rochefort, l'activité de l'arsenal décroît. L'arsenal de Rochefort ferme en 1927 et est détruit pendant la Seconde Guerre Mondiale : sa vocation maritime est enterrée, celle pour laquelle la ville est née. La ville commence à péricliter, elle perd 10 000 habitants et 500 commerces, dans son article *L'Aménagement d'une ville moyenne : Rochefort*, Jean Soumagne explique parfaitement le déclin de la ville. Selon les touristes, la ville avait une allure pitoyable, aucun

attirait. Sous le mandat du président Valéry Giscard d'Estaing, l'État a passé à partir de 1974 des contrats avec des villes moyennes afin de les soutenir⁵. Rochefort s'est portée candidate pour soutenir un projet de restauration du patrimoine maritime – parmi d'autres objectifs – rendue possible par la démilitarisation de la zone les décennies précédentes qui a permis au pouvoir municipal la reprise des terrains et bâtiments vacants. La municipalité s'est intéressée alors à la Corderie royale. Édifiée à la demande de l'intendant de marine Colbert de Terron, cousin de Colbert, le 25 mars 1666, elle est achevée en 1669 et est le premier bâtiment de ce type construit dans un arsenal maritime, avant celui de Brest et de Toulon. Cette manufacture mesure 374 mètres de long, le plus long bâtiment pré-industriel de l'Europe, car elle nécessitait de torsader les fibres sur 300 mètres, mais c'est également un instrument politique de propagande qui met en scène dans une époque où la guerre est en spectacle, la majesté du roi. Ce bâtiment peint par Joseph Vernet en 1762 dans une série de peintures de ports de France connaît un décroît de son activité en 1862 lorsque l'acier et la vapeur dû à la mutation industrielle remplace le chanvre pour le cordage, avant d'être incendié par les Allemands en 1944. Lorsque la Corderie royale est classée monument historique en 1967, Rochefort s'intéresse à nouveau à cet édifice dans l'optique d'une restauration, lancée en 1976 et terminée en 1988. Désormais, la manufacture s'est reconvertie, toujours en lien avec les flots, puisqu'elle a vu naître dans son aile sud en 1985 le Centre International de la Mer. C'est aussi lieu d'apprentissage et de compréhension de l'histoire de la Corderie, d'initiation aux nœuds marins et d'autres expériences. La Corderie royale offre un toit à d'autres structures tels que le siège du Conservatoire du littoral et la médiathèque municipale. Dans le même esprit, la Poudrière a été transformée en 1985 en salle de musiques. De même, la municipalité a racheté à l'État deux formes de radoub anciens⁶, ceux de Louis XV (construction en 1683, achevée en 1725) et de Napoléon III (1853-1861). Très envasés, ils ont été classés monument historique et furent dévasés en 1994-1995. Rapidement, la ville portuaire a reçu le titre de « ville d'art et d'histoire » en 1987, label créé deux années auparavant et attribué à des territoires s'engageant dans une démarche active de sensibilisation au patrimoine, à l'architecture et au cadre de vie. Ce label récompense Rochefort et souligne sa politique de réhabilitation du patrimoine historique commencée dans les années 1970. Elle est la seizième ville à se l'être vue attribué, dont la première en Charente-Maritime. Pour couronner la restauration des bâtiments issus de la Marine, le maire Jean-Louis Frot et son conseil enviaient l'édification d'un bateau bouclant le patrimoine maritime de Rochefort. Ainsi, la construction de la réplique de l'Hermione (qui aurait pu être celui de *La Méduse*) débutée en 1997 s'inscrit dans la continuité de la restauration du patrimoine historique et en particulier maritime de la ville qui a commencé sous Giscard d'Estaing et plus généralement dans un programme politique d'essor de la ville. Elle en est le couronnement. Dans cette continuité, un sacre a eu lieu. Cet été 2019, les trois grands sites de l'arsenal que la Corderie royale, l'Acro-Mâts et l'*Hermione* ont été réunis sous une même marque : l'Arsenal des Mers. Ainsi, au même titre que de nombreuses autres villes touristiques, Rochefort offre à ses visiteurs la possibilité de visiter l'ensemble de

5 Pour Rochefort, les subventions atteignirent 6,575 millions de francs.

6 Bassin qui permet l'accueil des navires pour leur mise à sec.

ces sites, ainsi que le Musée de la Marine de Rochefort, avec un seul ticket au prix de 18,50€. Finalement, Rochefort a su se redynamiser, par le biais du tourisme, elle a réussi à vivre de son patrimoine maritime autrement. Il paraît toutefois important de revenir sur l'histoire de ce dernier et de la ville nouvelle et portuaire de Rochefort plus généralement.

B. Rochefort : ville nouvelle et ville portuaire

Si l'*Hermione* et ses sœurs, ainsi que nombre d'autres de frégates et de navires sont issus de Rochefort, c'est parce que cette ville est née pour cet objectif. Le choix de Rochefort résulte d'une longue sélection et de nombreuses enquêtes. En effet, alors que les puissances étrangères dominent mers et océans, la France est en retard et possède une armée navale d'arrière-garde, au nombre de 31 navires à la puissance médiocre et aux ports anciens qui ne peuvent accueillir les navires de l'époque, excepté ceux de Brest et de Toulon. Comencent dès alors une analyse des capacités littorales françaises commanditée par Richelieu sous forme d'enquêtes de terrain en 1632 et 1636, reprises par des inspections systématiques de Colbert en 1661-1662. Le but pour le royaume de France était de trouver un port de relâche, c'est-à-dire un lieu où les navires pouvaient s'abriter des intempéries et réparer les vaisseaux, dont ceux de la flotte royale. Ce secteur devait remplir un autre critère : celui d'être propice aux chantiers navals, tant en termes d'hommes que de matériaux puisque la France au XVII^e siècle a le souhait de se doter de forces navales permanentes – on distingue la Marine royale née au XVII^e siècle qui assure la défense du royaume et la marine marchande liée au commerce. Dans cette Marine royale sont séparés les vaisseaux de lignes (ou rond) et les galères. Ces dernières disparaissent progressivement aux XVII^e-XVIII^e, devenues inutiles pour la guerre à cause de son trop faible potentiel d'artillerie à bord, jusqu'à fusionner en 1748 avec le corps des vaisseaux. Les galères ne trouveront leur utilité uniquement lors des missions de reconnaissance, le commerce mais surtout pour les prisonniers, dans lesquelles leur longévité était fortement amoindrie, on notera pour l'anecdote que l'expression « je suis dans la galère » vient de là. Les bâtiments navals étant de plus en plus longs et énormes, il fallait aux royaumes des ports toujours plus grands pour les amarrer. La majorité des ports français étaient à cette échelle vétuste et la proximité avec les royaumes potentiellement ennemis était dangereuse et risquée. Exit les ports de la Manche, ceux de la Méditerranée, le potentiel de la façade atlantique intéresse la monarchie française. À partir de 1661 se profile un repérage des sites côtiers, les ports sont passés en revue entre 1663 et 1665 et aucun ne convient pour abriter de grands chantiers maritimes. Cependant, deux rivières, celles de la Seudre et la Charente, interpellent les agents du roi qui montent des dossiers pour chacune d'entre elles. Une compétition dont la Charente en sort vainqueur en mai 1666 grâce à l'argumentation de Colbert de Terron, intendant général des armées navales du Ponant, avec l'aide de son cousin Colbert qui détient à ce moment la réalité de la conduite des affaires de Marine. De ce fait, Rochefort qui abritait les ruines de son château médiéval, devient une création quasi *ex nihilo*.

Alors que les premières constructions se terminent et que s'élabore tout juste l'expression d'« arsenal », les lettres patentes de 1669 font de Rochefort un bourg fortifié : Rochefort est bien une ville nouvelle dont la conception est orientée originellement vers l'océan. Si Rochefort est devenue la ville portuaire que l'on connaît aujourd'hui, et que ce fut celle-ci qui soit sélectionnée, c'est parce que son emplacement est stratégique, et que son site et sa situation répondent à ce que Caroline Le Mao présente comme les trois conditions d'un port exceptionnel. D'une part, la sécurité. Rochefort est un arsenal éloigné des potentiels ennemis, autant Anglais qu'Espagnols. Ce port et sa rade⁷ sont protégés, notamment des vents d'ouest par des îles (Ré, Aix, Oléron) situées à l'embouchure de la Charente. La ville est à l'intérieur des terres (25 km) et accède à l'océan par son fleuve, les marais à proximité sont des lieux infranchissables pour les ennemis – même si on note la présence de blocus par des navires ennemis stagnant entre les îles lors des guerres. De plus, l'arrière-pays est riche en potentiels humains et agricoles. D'autre part, l'accessibilité. En fait, Rochefort remplace le port de guerre catholique de Brouage qui se situe à 11 km. Ce dernier est menacé par l'envasement et ne possède aucune rivière de susceptible de drainer, les travaux sont considérables et chers pour entretenir et le site et la baisse du niveau de la mer ne permettent pas d'accueillir les navires. Sur la Charente, au contraire, la profondeur d'eau est suffisante et 30 vaisseaux peuvent y amarrer sans toucher le lit du fleuve. Ensuite, son axe fluvial permet le commerce et l'approvisionnement avec les pays étrangers et l'intérieur du pays même si dans les faits, la Charente est difficile à naviguer. Enfin, la troisième et dernière condition est la place disponible. Rochefort étant une création *ex nihilo*, cette dernière clause est parfaitement remplie. Néanmoins, bien que présentant les exigences d'un port exceptionnel, Rochefort connaît des défauts issus principalement du caractère naturel de sa position géographique. Tout d'abord, il faut avoir en tête ce qu'est la Charente : une côte basse et très envasée et un pays de grand marais – au nord, on y trouve le marais poitevin. Comme à Brouage ou au XX^e siècle à Rochefort comme nous l'avons vu précédemment, les sédiments apportés par le fleuve l'envasent, empêchent la navigation et progressivement contraignent l'eau à stagner. Cette stagnation de l'eau, on la retrouve surtout dans les marais. La Charente et Rochefort furent jusqu'au XX^e siècle une grande zone de malaria et de paludisme. Autre problème, c'est le phénomène de la marée. Ce dernier permet de construire à pied sec sur des pilotis de bois qui forment un radier puisque le terrain est mauvais (marais). Il accompagne aussi les navires au port mais ne suffit pas toujours aux navires à entrer et sortir du port. Enfin, sa proximité avec Bordeaux fait que Rochefort fut dans un port de seconde zone. Bien qu'avec ces défauts, Rochefort est une ville portuaire qui s'est rapidement développée sous l'axe maritime, si bien que Sébastien Martin dit de Rochefort qu'elle est au XVIII^e siècle une « porte des colonies ».

7 Bassin naturel ou artificiel avec issue sur la mer et où les navires mouillent.

C. Rochefort et son arsenal maritime, de Richelieu à Sartine

Si Rochefort – ville tournée sur le maritime – s'est développée, c'est grâce à la politique aux grandes ambitions maritimes née sous Richelieu et qui nous intéresse ici jusqu'à Sartine. Comment l'arsenal maritime de Rochefort fonctionnait ? Comment s'est-il développé et quels sont les bouleversements que le site a connus ? Pour commencer, il convient de connaître quelques éléments de l'organisation maritime de la monarchie. Tout d'abord, Richelieu a acheté en 1626 la grande maîtrise de la Navigation et du Commerce. Par ce fait, il a voulu centraliser et créer une espèce de ministère de la Marine et des Colonies, sans succès. Mais avant son action, la réalité du pouvoir était détenue par les amiraux sous la tutelle du secrétaire d'État des Affaires étrangères pour la Marine du Ponant⁸, et celui de la guerre pour le Levant⁹. Ces secrétaires ne s'occupaient que du budget. Ensuite, à partir de 1661, Colbert et son ambition maritime démontrent la nécessité d'un appareil centralisateur et expliquent l'omnipotence progressive de ses prérogatives dans la politique maritime. De surcroît, le 7 mars 1669, un règlement délimite officiellement l'aire d'action du nouveau secrétaire d'État ayant le département de la Marine. La fonction est officiellement née. Son champ d'action concerne dans l'ensemble du royaume la mer, et relèvent de sa compétence les galères, compagnies de commerce et le commerce, les colonies, consulats, manufactures et haras. Quant à la grande maîtrise de la navigation, elle est supprimée en novembre tandis que la charge d'amiral, supprimée en 1626, est rétablie mais uniquement de manière honorifique. Désormais, c'est le secrétaire d'État à la Marine qui détient la réalité du pouvoir. Avec cette charge et celle de contrôleur général des finances, Colbert impulse une grande politique maritime. Ainsi par exemple, Colbert institue le recrutement régulier en 1669 par le système des *classes* : dans les paroisses des provinces maritimes, les gens de mer (marins et pêcheurs) de la Picardie à la Provence sont divisés en classe et appelés à servir à tour de rôle dans la marine royale un an sur trois, voire un an sur cinq. Selon Bernard Barbiche, c'est « une première forme organisée du service militaire obligatoire ». En 1673, il crée la caisse des Invalides de la marine et des hôpitaux pour marins malades ou blessés sont construits, dont un à Rochefort. Après sa charge, une véritable administration organisée est mise en place progressivement sous ses successeurs jusqu'au XVIII^e siècle. Cette charge de secrétaire est importante dans le sens où elle chapeaute entièrement le département de la Marine. De ce fait, les arsenaux – dont celui de Rochefort – doivent s'adresser à Versailles, ce qui pose d'énormes contraintes temporelles. En effet, parcourir la France dans l'Ancien Régime est loin d'être aussi rapide qu'aujourd'hui. De Rochefort à Versailles, le temps de trajet est entre 8 à 18 jours. Bien que l'arsenal possédait une certaine liberté, il arrivait régulièrement que ce dernier, *via* l'intendant de marine sur place, devait exprimer des requêtes auprès de Versailles en matière d'intendance (approvisionnement, budget) lors de séances d'adjudication. Et cette contrainte temporelle s'avère un problème en temps de crises. Des crises qui peuvent être l'envasement, des phénomènes météorologiques, ou bien encore et surtout la guerre qui rallen-

8 Ce qui concerne de manière maritime la façade atlantique française et l'océan Atlantique.

9 Ce qui concerne de manière maritime la façade méditerranéenne française et la Méditerranée.

tissaient l'activité de l'arsenal, notamment en période de blocus. On en vient à la question de l'approvisionnement des arsenaux. En 1689, une ordonnance de la marine appuie l'achat de matériaux locaux : à travers des affiches, l'État passait des appels d'offre. Rochefort s'approvisionnait grâce à son arrière-pays, c'est-à-dire les provinces de Saintonge, d'Aunis et d'Angoumois. Cependant, la politique maritime accroît de manière exponentielle la construction de navires. Entre 1715 et 1792, 1054 unités sont construites, dont 254 vaisseaux et 245 frégates. En effet, Sartine avait réussi à convaincre Louis XVI d'augmenter considérablement le budget de la Marine. Hors colonies, le budget se présentait à 18M de livres pour atteindre 20,5M en 1775, décollant à 74 millions en 1778 (138M pour la Royal Navy). On notera qu'à partir de cette année, 18 vaisseaux et 33 frégates sont lancées dont l'*Hermione* pour laquelle l'édification est confiée aux chantiers de navals de l'arsenal de Rochefort. Un effort considérable qui rend l'ordonnance de 1689 caduc et qui oblige les arsenaux à élargir leur horizon d'approvisionnement, parfois jusqu'à des pays étrangers. L'État s'est certes adapté en modifiant l'ordonnance pour s'élargir à des fournisseurs mondiaux (Europe et Amérique du Nord) avec des contrats annuels, il n'en reste pas moins que cela a dérégulé l'activité des arsenaux qui voient des contrats se multiplier en même temps que le nombre de partenaires privés dans le contexte du jeu des marchés. L'État pensait qu'avec cette politique, la marine aurait davantage de flexibilité mais les arsenaux habitués au rythme de travail normé et les fournisseurs peu scrupuleux ont provoqué de véritables problèmes. Notamment, lors de la guerre de Sept Ans. À ce titre, le secrétaire d'État à la Marine Choiseul (1761-1766) a mis en place une politique des stocks, un mix entre l'approvisionnement local et mondial : « Un équilibre s'installe rapidement entre la massification de l'approvisionnement confié à des entrepreneurs aux bases capitalistiques solides et un ajustement de certaines fournitures de guerre attribuées à des marchands d'envergure plus modeste mais proches du port. » (David Plouviez). L'arrivée de Choiseul à ce poste est intéressante puisque ce secrétaire, issu des officiers d'épée, modifie la gestion, le fonctionnement et la hiérarchie au sein des arsenaux. Alors que les officiers de plume primaient sur ceux de l'épée, les réformes administratives de 1765 et 1776 inversent la tendance en diluant les responsabilités des intendants et en entravant le déroulement normal des procédures d'approvisionnement. Dès Colbert, la marine s'était dotée d'un intendant omnipotent mais le corps des officiers de la plume (corps gestionnaire) tombe devant celui de l'épée (corps combattant) et provoque même la disparition de l'intendant en 1790. Choiseul et son conseiller Rodier font porter l'échec de la guerre de Sept Ans aux officiers de plume, bouc émissaire qui perdent l'administration des travaux en 1765 mais garde la charge de l'approvisionnement. Seulement est institué en 1776 le conseil de marine qui réunit commandant du port, ingénieur de construction, intendant, contrôleur et commissaires au sein de chaque arsenal avec une réunion régulière de quinze jours. Nécessitant désormais la cosignature de trois membres du conseil de marine, l'intendant ne peut plus exercer ses fonctions de manière seule et indépendante. Cette politique de Choiseul et de Sartine a mal fonctionné puisque les membres du conseil de marine n'étaient pas compétents et que les réunions régulières ralentissaient l'action des intendants. En somme, l'ambitieuse politique maritime de la monarchie française va

de pair avec le développement de Rochefort par le biais de son arsenal. Des frégates, le port en a connu de nombreuses, mais celle qui est restée dans nos mémoires est l'*Hermione*.

III. Vie et rôle de la frégate *Hermione*

La frégate *Hermione* est commune aux autres : elle a été édifiée dans un arsenal maritime, a accueilli des gens de mer à bord, et à traverser l'Atlantique comme tant d'autres navires français. Ce qui a fait sa renommée et son originalité, c'est le rôle qu'elle a eue et le personnage qu'elle a connu : La Fayette.

A. L'édification de la frégate et la vie à bord

Dans le contexte d'une effervescence des chantiers navals au XVIII^e siècle, et davantage lorsque les relations avec les Anglais s'enveniment, l'*Hermione* a été édifiée avec ses trois sœurs (*La Fée*, *La Courageuse*, *La Concorde*) à Rochefort, où cette même année six navires au total furent bâties dans cet arsenal. La fabrication de nouveaux navires est ordonnée par le secrétaire d'État à la Marine avec l'aval du roi. L'édification de l'*Hermione* de 1778 a donc été confiée à l'arsenal de Rochefort dont l'ingénieur-constructeur est Henri Chevillard, plus communément nommé Chevillard l'Aîné. On ne connaît pas grand chose sur ce personnage bien que nous savons qu'il a dessiné les plans des frégates de la classe Concorde, c'est-à-dire les quatre frégates susdites. Un lieutenant de vaisseau fut ensuite désigné : Louis-René Madeleine de La Touche-Tréville (1745-1804). Ce Rochefortais est issu d'une famille anoblée par lettre de noblesse en 1706 sous Louis XIV. Il est également issu d'une famille de marins, son oncle Charles-Auguste Levassor de La Touche-Tréville (1712-1788) est lieutenant général des armées navales sous Louis XVI et le frère aîné de celui-ci, Louis-Charles Levassor (1709-1781) a également été lieutenant général des armées navales et fut gouverneur de la Martinique (1761-1762). Ce dernier est le père de Louis-René Madeleine, c'est dire l'importance et la position de la famille au sein de la marine et leur proximité auprès du roi et de l'aristocratie. La Touche-Tréville est un marin qui accumule au fil des années beaucoup d'expérience et qui navigue énormément sur l'Atlantique, sans oublier de temps à autre de fortifier et nouer de nouvelles relations. De ses allers-retours entre Rochefort et les États-Unis, il obtient le grade de lieutenant de vaisseau en 1777, est nommé aide-major (gère l'organisation et la surveillance des troupes d'un régiment sous la tutelle d'un major) du port de Rochefort et se voit attribuer le commandement de l'*Hermione*, il la conduira jusqu'aux États-Unis. Mais avant d'être à bord, il faut la construire. « Un navire de guerre est une forêt sur l'eau » (Musée Marine) : le chêne représente 90% de ses besoins en bois¹⁰. Les chantiers sont relativement courts, celui de l'*Hermione*, a pris six mois. Pour ce faire, la construction obéit à une méthode organisée. La quille est assemblée, vient le tour de l'étrave (avant) et de l'étambot (arrière). Les membrures sont fixées à la quille, habillées des bordés à l'intérieur et à l'extérieur. Le passage à l'étau permet

¹⁰ Selon Bernard Vincent, il a fallu « 1160 stères de chêne, 200 stères de résineux, plus 35 tonnes de fer, environ 15 tonnes de chanvre et 9892 m² de toile à voile. ».

de les rendre flexibles afin qu'elles épousent bien la forme de la coque. Cela s'effectue par un bain de vapeur, simplement plier le bois risque de le casser. Les ponts sont bâtis, notre *Hermione* est divisée en quatre ponts. Tout d'abord, le « pont des gaillards », celui où se déroulent les manœuvres. En dessous, c'est le « pont de batterie », utilisé lors des batailles. Se situe un cran en dessous le « faux-pont » : le lieu de sommeil et de repos, puis vient la « cale », le lieu de stockage de nourriture. La jauge de l'*Hermione* est de 1082 tonneaux, l'équivalent de six mois. Après la construction des ponts, c'est l'imperméabilisation, appelée calfatage, de la coque. Désormais, la coque est terminée et est mise à l'eau lorsqu'il y a marée haute à Rochefort. De ce lancement est procédé un baptême, celui avec les feuilles de chêne, le nom est choisit par le roi. Ensuite est installé le gréement : plusieurs troncs sont installés et empilés, serrés par des cercles de fer. L'*Hermione* est un trois-mâts, à l'arrière se situe le mât d'artimon, au centre le grand mât et plus en avant le mât de misaine. Toutefois, elle possède un quatrième mât qui n'est pas comptabilisé dans la dénomination « trois-mâts » car non-vertical, situé à la proue et fortement incliné vers l'avant : c'est le mât de Beupré. Puis vient l'armement, non seulement les armes mais les vivres également. Enfin, la décoration navale est l'occasion pour le roi de montrer sa puissance et sa richesse envers les puissances étrangères, des grands artistes sont appelés pour habiller de propagande les bâtiments, bien qu'au XVIII^e siècle, ce décor est moins significatif que sous Louis XIV : trop de décorations alourdiraient le navire et le navire serait rapidement reconnu, selon le roi. On remarquera que la réplique de l'*Hermione* a obéi aux mêmes méthodes. Ce chantier fut sans doute supervisé par un intendant de la marine, aidé d'un écrivain et de commis. Une fois la frégate construite, l'équipage peut monter à bord. En temps de guerre, l'*Hermione* peut comptabiliser au maximum 300 personnes¹¹, et en temps plus pacifique, il peut en compter 180. Cet équipage, recruté par le système de *classes* comme on l'a vu précédemment, est composé majoritairement de personnes « pauvres », c'est-à-dire des gens qui n'arrivent pas économiquement et de manière relationnelle à s'insérer dans le corps social, vit en permanence sous l'autorité de la hiérarchie. En effet, il est étroitement surveillé par ce qu'on nomme les « rôles d'équipage ». Ce sont des registres sur lesquels figure l'ensemble des individus engagés au cours des voyages : les mouvements de chaque matelot est ainsi tracé, outil stratégique pour le pouvoir qui au XVIII^e siècle connaît un accroissement du commerce maritime et des guerres navales. Sont inscrits dedans par exemple les débarquements : départs du navire légaux et autorisés par les autorités et les désertions. Quant à leur identité (âge, origines, apparences physiques), elle est inscrite dans un registre matricule. Être matelot, c'est s'engager par un contrat, le rompre est criminel. Ainsi, le déserteur est exposé à des sanctions plus ou moins dures : les coups de garcette¹², le supplice de la cale¹³, la mise aux fers, la peine de mort, la flétrissure¹⁴. Les peines seront moins lourdes lorsque le besoin de matelot

11 Bernard Vincent décompte 313 personnes : « le commandant, 5 officiers, 3 gardes de la marine, 1 révérend père augustin, 1 chirurgien major, 44 officiers marinières, 152 matelots, 35 soldats et bas officiers, 71 surnuméraires, 8 autres officiers et 3 gardes de la marine ».

12 Petite tresse faite de vieux cordages, longtemps utilisé pour infliger des châtiments (fouet).

13 « Donner la cale » est un châtiment qui se divise en trois : la cale ordinaire, la cale sèche et la grande cale. Le châtiment consiste à attacher le matelot au navire et à le plonger dans l'eau. Le supplice peut être plus ou moins sévère selon la qualité du crime, allant de la torture à la peine de mort.

14 Peine infamante consistant à marquer le condamné au fer rouge.

est conséquent, l'objectif est d'en garder un maximum en « bonnes conditions ». Claire Boer écrit dans son article qu'à bord des navires armés, en Provence et au Languedoc, sur un équipage de seize hommes, la proportion est de deux débarquements et une désertion. Même taux à peu près dans les navires de commerce où les désertions sont plus importantes, mais aussi moins criminalisées. S'il y a des débarquements et des conditions, c'est que les conditions de vie sont difficiles à bord. Le rythme de travail est conséquent et se divise en trois « tiers » (trois équipes nommées bâbord, milieu et tribord pour vous repérer plus facilement). Un tiers occupe un service de 4 heures nommé un « quart ». Le premier tiers travaille pendant son premier quart à une horaire déterminée. Ce même tiers prend ensuite un autre quart : celui de la disponibilité. Il est théoriquement en repos mais doit être sur le pont dès qu'on l'appelle (en cas de tempête ou de problème par exemple), pendant qu'un autre tiers a pris le quart qu'elle a délaissée. Enfin, ce même tiers prend un nouveau quart : celui du repos total. Pour résumer : travail, disponibilité, repos total. C'est pour cette raison que la proportion des hamacs vaut généralement un pour deux. Mais même lors des sommeils, le repos n'est pas donné. En effet, cohabitent avec ces marins dans le faux-pont généralement 30 à 40 moutons. Le linge souvent humide, lavé à l'eau saumâtre, les récurrentes maladies ordinaires quand ce ne sont pas le typhus et le scorbut, l'odeur et le vivre-ensemble non évident rendent la vie à bord difficile. De plus, les repas n'arrangent pas les choses. L'alimentation est définie selon un ordre hiérarchique, et rythmée selon le temps : le maître coq évite de faire cuire des aliments lorsqu'il y a une tempête... Cette hiérarchie à bord d'une frégate se définit à peu près comme celle-ci. Au plus bas niveau, les mousses et les novices. Suivent les gabiers et les matelots, à leur tour précédés par les matelots qualifiés (charpentiers, calfats, cuisiniers). Les officiers marins (maître d'équipage, contremaître) prennent le relais, jusqu'à l'état-major (capitaine, second, écrivain). Plus le marin est situé sur le haut de l'échelle, mieux son confort est assuré sur le navire, que ce soit pour l'alimentation où il disposera de denrées que le reste de l'équipage n'a pas, ou même du couchage ; ainsi le capitaine peut séjourner avec gaieté dans sa cabine unique. Cet équipage qui obéit en échange d'un logis, d'une nourriture et de soins se divertit de plusieurs manières : la pêche (surtout pour l'alimentaire), le tatouage importé des indigènes du Pacifique, le jeu d'osselet ou encore la musique et le chant.

B. L'*Hermione* et la mission officielle de La Fayette

« Il est nécessaire qu'il ait à bord un logement fermé et décent. Quoique le départ de monsieur le marquis de La Fayette ne soit pas un mystère, vous jugerez cependant qu'en égard à la nature de sa mission il convient d'agir avec toute la discrétion possible ». Cette lettre du secrétaire d'État à la Marine Sartine (1774-1780) à La Carry, commandant à Rochefort annonce l'embarcation immédiate de La Fayette à bord de l'*Hermione* et avec lui quelques officiers et domestiques et sous-entend une mission d'une nature extrêmement importante. Mais avant d'aller plus loin, il convient de revenir en arrière et de regarder ce qui a justifié le choix

du renommé La Fayette et de l'intervention de la France aux côtés des *Insurgents*. La Fayette est un noble issu d'une ancienne et riche famille qui a fait carrière dans le domaine militaire. Sous la tutelle de celle-ci, il s'expérimente au même domaine en étudiant à la fois auprès des mousquetaires Noirs du roi et de l'Académie militaire de Versailles, il est promu capitaine à 17 ans. À 12 ans, après la mort de sa mère, La Fayette se retrouve orphelin et hérite d'une grande fortune qui lui permettra par la suite d'entreprendre de grands voyages rapidement, ce qui explique son jeune âge au départ de ses premières expéditions solitaires. Attentifs aux idées des philosophes des Lumières et à certaines valeurs prônées telle que la liberté, il s'intéresse à la rébellion des *Insurgents* face à la monarchie britannique. Cette rébellion, elle a commencé avec la *Boston Tea Party*. En effet, en 1773, trois navires anglais débarquent à Boston avec du thé arrivant des Indes. Problème, les négociants multiplient par trois le prix de la cargaison. Les colons, exaspérés par la hausse des taxes imposées aux colonies en 1765 sur les produits importés et exportés qui a pour objectif de rembourser la dette de la guerre de Sept Ans (1753-1765), jettent la cargaison par-dessus bord. La rébellion commence et le roi George III (1760-1820) envoie l'armée la mater et refuse d'écouter les colons qui souhaitent avoir des députés au Parlement pour légiférer sur les impôts. En 1774, dans un « congrès », les représentants des treize colonies anglaises décident désormais que la loi est écrite, faite et dite par les représentants du peuple : eux-mêmes, et la loi est votée par le peuple colon. Le dernier pas de la marche à la rébellion est le 4 juillet 1776, journée durant laquelle les représentants des treize colonies votent la déclaration d'indépendance des États-Unis d'Amérique à l'égard de l'Angleterre. Ces colonies se retrouvent en face d'une monarchie extrêmement puissante et ont besoin d'aide. Elles ont notamment subi une défaite importante, celle de Long Island le 27 août 1776, où la monarchie a démontré sa puissance maritime. Elles envoient alors des représentants, tels que Benjamin Franklin, pour quérir l'aide de la France, l'ennemi de toujours de l'Angleterre. La Fayette, sensible à ces idées s'engage clandestinement en 1776 à bord de *La Victoire* vers les États-Unis. À bord du bâtiment commercial modeste, le marquis débarque en Caroline du Sud avec une cargaison de 5000 à 6000 fusils. En contrepartie de son aide généreuse, le général Washington lui confère le grade de major général : la Fayette gagne l'estime des insurgés et se lie d'amitié avec George Washington, au point qu'il nommera son enfant Georges Washington de La Fayette, né en 1779 et qu'il aura le général pour parrain. Il obtient les commandements des armées de Virginie, sous les ordres du général, et remportent quelques victoires qui feront sa gloire. À la demande de George Washington, La Fayette rentre en France en qualité de diplomate pour dépêcher l'aide de Louis XVI. Avant son retour en France le 6 février 1779 à Brest, la France a reconnu le 6 février 1778 l'indépendance des États-Unis d'Amérique et a signé un traité de commerce et d'amitié avec le pays. Même, elle a envoyé la même année une escadre dirigée par Charles-Henri d'Estaing qui s'est octroyé en 1777 la charge nouvellement créée de vice-amiral des mers d'Asie et d'Amérique. Cette préparation à la guerre contre les Britanniques s'est faite progressivement. Non seulement par le rôle de La Fayette qui a joué de sa prestance et de sa gloire, rencontré des ministres, intrigué pour son propre compte en parlant au nom du Congrès ; mais aussi grâce à la di-

plomatie de Vergennes. Ce dernier a réussi à convaincre les puissances extérieures du danger que représentait l'hégémonie maritime de l'Angleterre. La France a en réalité avancé à tâillons dans ce conflit : elle souhaitait s'assurer qu'aucune guerre ne frapperait sur ses frontières lors de son intervention, impliquant de longues discussions avec l'Espagne. Désormais, une nouvelle guerre franco-anglaise fut enclenchée. Quel était le rôle de La Fayette ensuite, et à bord de l'*Hermione* ? La Fayette a incarné le rôle de messenger. En réalité, il voulait mieux et a demandé mieux : le commandement du corps armé destiné à rejoindre les Amériques. « Si je commande, écrit-il à Vergennes, vous pouvez agir en toute sûreté, parce que les Américains me connaissent trop pour que je puisse leur exciter de fausses inquiétudes. ». Méfiant de La Fayette, la monarchie ne lui confia pas de troupes, mais la charge officielle d'aller annoncer à Washington et au Congrès la future arrivée du corps expéditionnaire français, l'autorisation de reprendre ses services au sein de l'armée américaine et la précision expliquant que les troupes françaises étaient des auxiliaires placées sous le commandement du général en place : Washington. Si ce rôle fut confié à La Fayette, c'est bien pour sa proximité avec les *Insurgents*. Et si sa mission devait se réaliser dans une certaine discrétion, c'était pour ne pas attirer l'attention des Anglais. Si l'*Hermione* fut choisie, cette frégate à la vitesse de 13 à 15 nœuds, c'est probablement pour son rôle de messenger, sa vitesse et sa capacité à se défendre en cas d'attaque. Finalement, L'*Hermione* quitte Rochefort le 23 janvier 1780 pour atteindre Port-des-Barques le 10 mars 1780 où La Fayette monte à bord¹⁵. Mission officielle entre ses mains, il traverse l'Atlantique pour débarquer à Boston le 27 avril 1780. Mais l'histoire de l'*Hermione* ne s'arrête pas là.

C. De Boston au naufrage, réflexion sur la renommée de la frégate

L'*Hermione* connaît de multiples péripéties après son arrivée à Boston et même une triste fin. Étrangement, bien que nous ayons quasiment tous entendu parler de ce navire – du moins de nom – nous avons tendance à ne connaître que son trajet direct sans embûches France – États-Unis ainsi que son passager, sans connaître davantage l'intense vie de cette frégate. Déjà, comme sous-entendu, l'*Hermione* n'a pas connu une traversée aussi facile que la légende le prétend, ce qui d'ailleurs, selon moi, enrichit l'héroïsme de la frégate. Pour commencer, l'*Hermione* et son commandant La Touche-Tréville qui, rappelons-le, est un militaire expérimenté se trouve être pendant son voyage particulièrement agressif envers les navires étrangers. En témoigne son journal de bord, où entre le 1 et 7 juin, le long de la côte de Long Island, La Touche-Tréville s'est emparé du *Recovery*, navire anglais commandé par le capitaine Georges Eavans' qui transportait du sel des Bermudes à New-York. Plus tard, le mercredi 7 juin, La Touche-Tréville rencontre un autre navire anglais, l'*Iris*, contre lequel

15 Bien que la date d'arrivée à Boston le 27 avril 1780 soit admise, on trouve plusieurs dates et lieux quant à celle de l'appareillage de La Fayette, dont celle du 21 mars 1780, ou d'un départ depuis l'île d'Aix. La date reprise ici, le 10 mars 1780, est issue du site de l'association Hermione – La Fayette, et le lieu d'appareillage du marquis repris est celui du Pont-des-Barques dans lequel on retrouve cette anecdote sur le site de Rochefort-Océan et où se trouve une stèle à son effigie au bord de la jetée, indiquant par ailleurs la date du 10 mars 1780.

il raconte dans son journal une bataille épique dont on ne peut donner le nom du vainqueur. Ce qui est particulièrement intéressant à lire avec cet extrait, ce n'est non pas le récit difficile à lire pour les novices du langage maritime, mais la liste des tués et des blessés dans le combat dont on dispose le nom, la fonction et le lieu de la mort, à titre d'exemple, notons : « André Chain ; matelot ; sur le gaillard d'arrière ». Quant aux blessés, la nature de leur calvaire est décrit : « une légère contusion côté gauche » ; « brûlure considérable à la cuisse, au genou et à la jambe » ; « trois doigts de la main droite emportée ». Nous avons ensuite l'état des dommages et des avaries reçus dans le combat. Par article, le matelot spécialisé comme par exemple le charpentier fait la liste des dégâts : « La jumelle du mât de misaine coupée au-dessous des jottereaux » ou de même pour le maître voilier : « 30 boulets ou mitrailles dans la grande voile ». Les dégâts sont conséquents pour l'*Hermione* mais également pour l'*Iris*. Le capitaine français fait la liste des tirs : « J'ai tiré dans ce combat 260 coups de canon, 140 coups de pierriers, 1280 coups de fusils et d'espingoles », le tout pour une bataille d'une heure et demie¹⁶. Mais n'est-ce pas une victoire française dans ce combat prétentieusement engagé face à une flotte de quatre vaisseaux ennemis ? Dans le journal, le capitaine français « a reconnu un sloop de guerre, un schonner, un senault et un bâtiment à trois mâts que j'ai jugé frégate ». Anecdote intéressante, ce combat a constitué une rivalité médiatique pour laquelle nous avons retrouvé la copie d'une lettre de la Fayette au capitaine de l'*Iris*, Hawker, dans laquelle le marquis s'indigne de la victoire que Hawker prétend avoir remportée dans la gazette de New York¹⁷. Continuons, l'*Hermione* participe à la bataille du Cap Henry le 16 mars 1781. Bataille livrée dans la baie de Chesapeake entre la France, conduite par le capitaine Charles Sochet des Touches, et la Grande-Bretagne conduite par l'amiral Marriott Arbuthnot, bataille se soldant par une défaite française. Outre des batailles, la frégate a reçu sur son pont le 4 mai 1781 le Congrès américain à Philadelphie. Vous noterez que nous passons en revue beaucoup d'événements et de sites que la réplique de l'*Hermione* a traversé lors de son voyage en 2015 et dont nous avons précédemment parlé. 21 juillet 1781, la frégate française participe de nouveau aux combats, peint par Auguste-Louis de Rossel, aux côtés de l'*Astrée* mettant en déroute six navires anglais, plus précisément un convoi de charbon et son escorte. En septembre 1781, l'*Hermione* participe à la bataille décisive de Yorktown qui s'est déroulée du 28 septembre au 19 octobre 1781. Alors que le général Lord Cornwallis occupait Yorktown avec ses 7500 hommes, Rochambeau, La Fayette et George Washington l'apprirent et marchèrent vers la ville. De son côté, l'amiral français De Grasse mouillait dans la baie de Chesapeake et la flotte française s'avéra un atout dans la bataille. En effet, elle a assuré pendant toute la durée du combat, principalement français et de siège, le blocus du port de Yorktown empêchant le ravitaillement des Britanniques. Cette victoire franco-américaine par l'abandon des Britanniques est décisive et la bataille de Yorktown (terrestre) est avec la bataille de Chesapeake (navale) sans doute la plus connue. Entre temps, l'*Hermione* a changé plusieurs fois de commandants, La Touche-Tréville étant retourné en France.

16 L'extrait est disponible à l'adresse suivante : <https://httphermione.monsite-orange.fr/file/9fe8806814d01fef7eb37adf2307ded3.pdf>

17 Documents consultables ici : http://www.histoire-de-fregates.com/hermione?id=115&fbclid=IwAR2ntUB3jtRNau8poTXJXyblmshN_w9tvOXCgGq2JPNEPa8DMEDtdCYzVNk

Février 1782, la frégate française repart pour la France, y mouille le 25 à l'île d'Aix pour repartir le 2 septembre 1782 sous la commandement de François Bérauld du Pérou. Désormais débute un nouvel épisode de l'*Hermione*, bien moins connue, celui de la campagne aux Indes. Elle rejoint l'escadre du vice-amiral Pierre André de Suffren qui combat les Britanniques pour le contrôle commercial et colonial du golfe du Bengale et de la route des Indes. Elle ne participa pas à la bataille décisive, la paix signée en septembre 1783, l'*Hermione* revient à Rochefort en 1784. Et là, trou noir. Nous n'avons pas d'informations de l'activité de l'*Hermione* pendant 9 ans : elle disparaît des radars... jusqu'à son naufrage en 1793. Cette année-là, elle participe comme à son habitude dans la lutte face à l'Angleterre, et également face aux Vendéens sous la commandement du capitaine de vaisseau Pierre Martin, elle est postée dans l'estuaire de la Loire et appuie les troupes républicaines. Jusqu'au jour de son naufrage, le 20 septembre 1793. L'*Hermione* s'échoue sur des rochers au large du Croisic et disparaît au fond de l'Atlantique. En 2005, des fouilles retrouveront son ancre d'une longueur de 4 mètres et de 2 tonnes. Les circonstances de son naufrage semblent être claires sans aller dans le détail. L'équipage aurait été peu expérimenté, des erreurs de navigation auraient été faites et sans l'ombre d'un combat, l'*Hermione* s'effondre, emportant avec elle toute son histoire. Mais l'*Hermione* a connu une vie de rébellion, à la fois aux côtés des *Insurgents*, bien qu'au service du roi français, et à la fois aux côtés des révolutionnaires français : une vie de combat pour la liberté, une vie de combat contre la monarchie, une vie de combat face à l'oppression. Un combat et une histoire qui n'est pas sans rappeler les idéaux maçonniques. De même quant aux personnages : La Fayette et La Touche-Tréville étaient francs-maçons. Ne serait-ce pas les raisons d'un succès ? Pourquoi entendons-nous parler de l'*Hermione* tant à l'école ou dans la vie alors que ce n'est pas un objet par habitude étudié ? Pour lequel tout profane ne peut pas produire un paragraphe intéressant de plus de cinq lignes ? Le prestige de l'*Hermione* finalement ne correspond pas tant à ses victoires militaires qu'à sa victoire idéologique. Bien sûr qu'elle a remporté des combats, parfois au pari prétentieux, et que sans eux, l'histoire ne serait pas la même que ce qu'elle est aujourd'hui. Mais n'est-ce pas pour son lien avec La Fayette, avec les États-Unis, avec leur guerre d'indépendance que nous la connaissons avant-tout ? Aujourd'hui encore, et le voyage de la réplique le traduit parfaitement, les liens entre les États-Unis et la France sont à travers l'*Hermione* très forts. Le frégate, tout autant que le marquis qui a laissé son empreinte, ses vestiges dans le pays des *Insurgents*, est un trait d'union entre la France et les États-Unis, bien qu'elle fut née avant-tout par un désir de revanche contre l'ennemi britannique. Il n'était en effet pas bon pour Louis XVI, roi d'une monarchie absolue de droit divin, très critiquée par les Lumières et l'opinion publique naissante, et dont l'image se dégradait auprès de ses nobles et du peuple, de soutenir une révolution contre une monarchie, de soutenir des insurgés professant des idées nouvelles anti-monarchiques, de soutenir une politique contraire à son propre régime, et avec un recul, des idées républicaines. N'est-ce pas là un autre lien triangulaire entre la France, les États-Unis et l'*Hermione* : la République ?

CONCLUSION

L'*Hermione* fut un chantier colossal tant sous l'Ancien Régime qu'au tournant du XX^e-XXI^e siècles. D'une frégate commune parmi d'autres, bâtie par des bagnards et des ouvriers qualifiés, elle est devenue un chantier audacieux, ornée d'une parure ancienne mais nouvelle et originale. Par son extravagance, son histoire, ses combats, ses valeurs, sa lutte, ses hommes, l'*Hermione* s'est projetée deux siècles dans le futur, édifiée par des artisans et des bénévoles. Cette projection en avant n'a pourtant pas coupé le cordon ombilical. La mémoire du passé est entretenue de manière permanente, tant dans l'atelier que par les traversées, tant en France qu'aux États-Unis, que dans le monde. Les États-Unis, la façade atlantique française, l'Océan Indien et chaque futur projet de l'association Hermione – La Fayette est une commémoration. À nouveau, l'*Hermione* retrouve un journal de bord, plus moderne, plus médiatisé : elle redore son image comme jamais. À bord, des passionnés qui tentent de rejouer le rôle des marins et qui exacerbent eux aussi le souvenir. L'*Hermione* n'a finalement pas joué uniquement un rôle de bateau d'escorte, de bateau messager, de bateau de liaison, de guerre ou de commerce, son rôle est devenue plus grand et plus large que ne devait l'être sa propre destinée. C'est un vecteur de la mémoire, un vecteur de l'histoire, un vecteur de valeurs progressistes, libertaires, démocratiques, républicaines, d'amitié et de solidarité. Ces valeurs, on les retrouve dans les mots de ceux qui sont à bord de l'*Hermione* aujourd'hui, des phrases qui se concluent par « une aventure humaine ». La renommée de l'*Hermione* et l'édification de la réplique ont tout autant profité à Rochefort. D'une ville portuaire qui périssait, elle relance son développement par son patrimoine maritime. Elle qui a vu disparaître son arsenal, il a su le reconvertir en préservant, elle aussi, la mémoire du passé, en l'enseignant, en la transmettant. De Rochefort à Boston, si dans des décennies le nom de l'*Hermione* résonne encore dans la tête des jeunes adultes, la revitalisation de la renommée de la frégate sera un succès et un triomphe pour l'Histoire.

De la même manière, dans l'ombre de l'*Hermione* se dessine la reconstruction d'un grand bateau historique à Gravelines par l'association Tourville : le futur Jean Bart, nom d'un corsaire originaire de Dunkerque. À la différence de la frégate, ce projet a l'ambition de rebâtir un vaisseau de ligne de la première moitié du XVII^e siècle, suite à la découverte de six épaves d'anciens vaisseaux de lignes coulés trois siècles plus tôt à la bataille de la Hougue. Dans ce conflit européen, Louis XIV soutenait la restauration royale de Jacques II, détrônée par Guillaume d'Orange, protestant, en 1688 après s'être converti au christianisme. Alors qu'une invasion de l'Angleterre est prévue, la flotte française forte de 68 navires se heurte le 29 mai 1692 à 125 bateaux anglais et hollandais qui écrasent la flotte du Roi-Soleil. Ce chantier à l'ambition titanesque, puisqu'il s'agit de reconstruire un vaisseau de ligne, bien plus grand et costaud qu'une frégate, se heurte au défi des sources : il n'existe pas de plans détaillés de vaisseaux de ligne de cette époque. Ce projet qui a vu le jour en 1992 et qui vit principalement des dons devrait se terminer dans 8 à 12 ans mais ne comprend pas uniquement un bateau historique mais un futur parc historique et de loisir mettant en scène l'époque glorieuse des corsaires de Louis XIV.

PLAN

Glissez la souris sur le titre, appuyez sur la touche « CTRL » et cliquez pour accéder au titre dans le document.

I. La réplique de l'*Hermione* : une « aventure humaine »

1. 1997 - 2014 : le projet audacieux d'une réplique
2. Un chantier coûteux mais réussi par la mise en valeur de l'artisanat
3. De Rochefort à l'outre-Atlantique : la mémoire du passé

II. Rochefort, berceau des *Hermione*

1. L'*Hermione*, le couronnement du patrimoine historique maritime de Rochefort
2. Rochefort : ville nouvelle et ville portuaire
3. Rochefort et son arsenal maritime, de Richelieu à Sartine

III. Vie et rôle de la frégate *Hermione*

1. L'édification de la frégate et la vie à bord
2. L'*Hermione* et la mission officielle de La Fayette
3. De Boston au naufrage : réflexion sur la renommée de la frégate

BIBLIOGRAPHIE

- Outils de travail

Bély, Lucien (dir.) *Dictionnaire de l'Ancien Régime*, PUF, 2010

Zanco, Jean-Philippe (dir.) *Dictionnaire des ministres de la Marine (1669-1958)*, Paris, SPM, 2011.

- Un remerciement particulier à l'historien Fadi El Hage pour sa générosité

- Ouvrages généraux

Barbiche, Bernard. « XI – Le département de la marine », *Les institutions de la monarchie française à l'époque moderne. XVI^e-XVIII^e siècle*, sous la direction de Barbiche Bernard. Presses Universitaires de France, 2012, pp. 209-228.

Bois, Jean-Pierre. *Deux voyages au temps de Louis XVI, 1777-1780 : La mission du Baron de Tott en Égypte en 1777-1778 et le journal de bord de l'Hermione en 1780*, PU Rennes, 2006

Le Mao, Caroline. *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne. XVI^e- XVIII^e siècle.* Armand Colin, 2015

Monaque, Rémi. *Une histoire de la marine de guerre française.* Éditions Perrin, 2016

Vallaëys, Béatrice. *Résurrection de L'Hermione, la folle équipée !.* Paris, 2015 Ateliers Henry Dougier.

- Biographies

Bois, Jean-Pierre. *La Fayette. La liberté entre révolutions et modération.* Éditions Perrin, 2015

Vincent, Bernard. *Lafayette.* Folio biographies, 2014

- Articles

Acerra, Martine. « La création de l'arsenal de Rochefort », *Dix-septième siècle*, vol. 253, no. 4, 2011, pp. 671-676.

Claire Boer, « Les travailleurs de la mer : désertions et débarquements des marins provençaux au XVIII^e siècle », *Tracés. Revue de Sciences humaines* [En ligne], 32 | 2017, mis en ligne le 18 mai 2017, consulté le 13 juin 2019. URL : <http://journals.openedition.org/traces/6826>

David Plouviez, « Contraintes de temps, contraintes d'espaces », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 117-3 | 2010, mis en ligne le 20 octobre 2012, consulté le 11 juin 2019. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/1816>

Lebozec, Tristan. « Sébastien Martin, Rochefort, arsenal des colonies au XVIII^e siècle, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2015, 400p., ISBN 978-2-7535-3632-6 », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, vol. 63-1, no. 1, 2016, pp. 224-226.

Soumagne, Jean. « L'aménagement d'une ville moyenne : Rochefort (Charente-Maritime) ». In: *Norois*, n°113, Janvier-Mars 1982. pp. 163-175.

SITOGRAPHIE

Anonyme, « Biographie de Lafayette », *Château Lafayette* [en ligne], consulté le 10 juin 2019. URL : <http://www.chateau-lafayette.com/Biographie.html>

Anonyme, « Forme de radoub double Louis XV », *Structurae : base de données et galerie internationale d'ouvrages d'art et du génie civil* [en ligne], créé en 2006, modifié le 10/05/2017, consulté le 8 juin 2019. URL : <https://structurae.info/ouvrages/forme-de-radoub-double-louis-xv>

Anonyme, « Forme de radoub Napoléon III », *Structurae : base de données et galerie internationale d'ouvrages d'art et du génie civil* [en ligne], créé en 2006, modifié le 10/05/2017, consulté le 8 juin 2019. URL : <https://structurae.info/ouvrages/forme-de-radoub-napoleon-iii>

Anonyme, « L'Hermione : la Frégate de la liberté », *Esri France* [en ligne], consulté le 7 juin 2019 : <https://esrifrance.maps.arcgis.com/apps/MapTour/index.html?appid=a71114abbd1047d5949adea35bc2f9a2&webmap=88db8066bcaa40598dccf5d716e67f03>

Boëll, Denis-Michel, « HERMIONE, frégate », *Encyclopædia Universalis* [en ligne], consulté le 5 juin 2019. URL : <http://www.universalis-edu.com.merlin.u-picardie.fr/encyclopedie/hermione-fregate/>

Marroncle, Agnès, « Comment Rochefort a tiré parti de son patrimoine maritime », *La Croix* [en ligne], créé le 08/08/2016, consulté le 7 juin 2019. URL : <https://www.la-croix.com/France/Comment-Rochefort-tire-parti-patrimoine-maritime-2016-08-08-1200780752>

Service culturel, « La construction navale en bois aux XVI^e et XVIII^e siècles », *Musée national de la marine* [en ligne], Paris, 2005, consulté le 13 juin 2019, URL : http://www.musee-marine.fr/sites/default/files/la_construction_navale_en_bois_secondaire_site.pdf

On recommandera le site : <https://www.hermione.com> dans sa globalité.

OUVRAGES SOUHAITÉS

Catégorie des ouvrages souhaités mais qui m'ont été inaccessibles et indisponibles.

Buti Gilbert, Cabantous Alain. *Être marin : en Europe Occidentale (1550-1850)*, PU Rennes, Rennes, 232 p.

Fontainieu (de), Emmanuel. *L'Hermione de Rochefort à la gloire américaine*, Éditions de Monza, Paris, 2002, 199 p.

Georget, Didier. *La vie à bord de la frégate Hermione*, Gulf Stream Éditeur, Nantes, 2009, 46 p.

Kalbach Robert, Gireaud Jean-Luc. *L'Hermione. Frégate des Lumières*, Éditions Dervy, Paris, 2004, 300 p.

Martin, Sébastien. *Rochefort, arsenal des colonies au XVIII^e siècle*, PU Rennes, Rennes, 2015, 400p.

Piouffre, Gérard. *L'Hermione, frégate de 1779*, Société de Géographie de Rochefort et Comité de documentation historique de la marine (CRDHM), 2005, 108 p.