



# Rochefort et la mer

Emmanuel de Fontainieu revient sur l'histoire de Rochefort, façonnée par sa dimension maritime. De l'utopie industrielle d'une ville-arsenal au travail de patrimoine, il nous rappelle que Rochefort et la mer ont une histoire commune.

Entretien Aline Chambras Photos Marc Deneyer

Chantier de l'*Hermione* à Rochefort : pose de flasques de pied de mât dans la cale du navire.

**E**mmanuel de Fontainieu, directeur du Centre international de la mer, installé à Rochefort-sur-Mer, évoque l'histoire et la dimension maritime de cette ville dont le nom même rappelle la présence océane.

**L'Actualité. – Rochefort et la mer ont une relation ambivalente. Quelle est l'histoire qui unit cette ville et l'océan Atlantique ?**

**Emmanuel de Fontainieu.** – Rappelons pour commencer que cette ville a longtemps porté le nom exact de Rochefort-sur-Mer, bien qu'elle se trouve aujourd'hui à 24 km de la mer. Car la mer a bel et bien été présente à Rochefort, il y a de cela plusieurs milliers d'années : l'estuaire de la Charente était alors un archipel ! Depuis, le phénomène de recul de la mer et l'action des hommes pour conquérir davantage de terres ont fait que cette zone est devenue un polder. La mer à Rochefort n'est donc pas une pure abstraction. En raison du mouvement des marées perceptible sur le fleuve, nous pouvons dire d'ailleurs que nous vivons ici en régime maritime et que la mer est au cœur de l'identité rochefortaise. En effet, tout dans cette ville renvoie à une existence maritime : le nom des rues, les ancres aux balcons, etc. D'où cette ambivalence : à Rochefort, la mer est partout présente même si on ne la voit jamais. Certains touristes nous demandent même où est la plage ! De plus la présence de l'arsenal et d'un port confortent cette dimension maritime.

**L'histoire de l'arsenal est, elle aussi, particulière. Pouvez-vous nous la résumer ?**

Emmanuel de Fontainieu est directeur du Centre international de la mer à Rochefort.



Jean-Bernard Nadeau

Tout commence ici avec Louis XIV, et plus exactement avec Colbert, son ministre, qui dans les années 1660 est en charge des questions de marine : Colbert aspire à développer le commerce par la mer et à étendre les colonies. Pour cela, il lui faut une marine et, pour mettre sur pied une marine royale, il lui faut des arsenaux, des bases navales, c'est-à-dire des endroits à partir desquels on va soutenir du point de vue logistique l'effort de la France. La vraie question que l'on peut alors se poser est la suivante : pourquoi avoir choisi Rochefort

pour construire un arsenal, à savoir à la fois une rade, c'est-à-dire un port en eau profonde, et une usine à bateaux ? La réponse est au fond simple : grâce à la présence du fleuve, la Charente, tout cela est possible. Car l'estuaire a une position idéale, à mi-chemin entre l'Espagne et la Bretagne, et l'entourage des îles de Ré, d'Oléron et d'Aix forme une rade naturelle qui permet de protéger les bateaux de la houle. Par ailleurs, c'est pour les raisons de protection qu'offre Rochefort que cette ville est choisie pour devenir un arsenal : grâce aux méandres de la Charente, il est très difficile, voire impossible, pour les bateaux ennemis de remonter le fleuve et d'atteindre la ville. Et en créant ici l'arsenal, c'est toute une ville que l'on crée et qui s'anime : de nombreuses filières de métier se développent ensuite pour permettre la fabrication et l'entretien des bateaux, mais aussi la vie des marins. Il existait ainsi une filière du chanvre pour le gréement, les cordages ; une filière du bois pour les mâts, les coques, les tonneaux, etc. ; une filière des métaux pour les canons, les ancres, etc. La production alimentaire était, elle aussi, très importante à l'époque : chaque bateau devant emporter



Les armes de France à l'arrière : la couronne et les fleurs de lys ont été dorées à la feuille.

pour six mois de vivres pour son équipage, l'arsenal n'arrête pas de fabriquer des salaisons, du biscuit de mer, du vin, etc. Il y avait d'ailleurs à Rochefort un abattoir qui fonctionnait en permanence. Il y a aussi une filière hospitalière et, en 1782, on construit également un gigantesque hôpital pour soigner les marins qui reviennent très souvent en mauvais état, les combats et les maladies étant légion en mer. Le scorbut, le typhus ou le choléra notamment faisaient des ravages. Au fond, ce qui est exceptionnel, c'est qu'une fois l'arsenal sorti de terre, la ville se met à vivre pleinement. C'est un exemple très rare d'utopie industrielle qui donne à Rochefort sa particularité.



**L'arsenal a fermé en 1927. Pourquoi ? Quelles en sont les conséquences pour Rochefort et son rapport avec la mer ?**

La Marine décide de fermer l'arsenal de Rochefort en 1927 pour une raison majeure : la difficulté d'accès à la mer. En effet, les bateaux augmentant en taille et en tirant d'eau, il devient difficile de faire vivre l'arsenal via la Charente. Aussi, en 1927, arrête-t-on de fabriquer des bateaux de guerre à Rochefort, mais la Marine reste encore dans la ville. Le dernier officier de marine en poste à Rochefort ne quitte la ville qu'en juin 2002. Néanmoins, la fermeture de l'arsenal est un coup très dur pour Rochefort qui connaît alors un déclin économique important, puisque toutes les activités liées aux navires de guerre meurent progressivement. De plus, à la fin de la Seconde Guerre mondiale, les trou-

pes allemandes, qui avaient occupé l'arsenal pendant le conflit, y placent des bombes : la Corderie royale brûle pendant trois jours et l'ensemble est saccagé. La Corderie restera en ruine jusqu'en 1976.

**Reconstruire l'arsenal revenait-il alors à faire renaître Rochefort ?**

C'est Jean-Louis Frot, maire de Rochefort de 1977 à 2001, qui incarne la volonté de reconstruire l'arsenal afin de jouer la carte du patrimoine et de valoriser la dimension maritime de Rochefort. Au fond, l'objectif est d'affirmer le retour de la mer dans la ville, comme de la ville vers la mer. La première étape de cette renaissance identitaire et symbolique est celle de la reconstruction de la Corderie royale, où s'installe le siège du tout jeune Conservatoire du littoral (1975),

Tableau de l'Hermione. Les bouteilles viendront se loger de chaque côté.

puis la Chambre de commerce, la médiathèque et enfin le Centre international de la mer en 1985. La seconde est la réalisation du Jardin des retours (du paysagiste Bernard Lassus) dans les années 1980 autour de la Corderie : il s'agit d'un jardin à thème qui fait référence aux nombreuses espèces botaniques qui étaient ramenées ici par les bateaux du temps de la splendeur de l'arsenal (il existait d'ailleurs une filière pharmaceutique qui étudiait les vertus de ces plantes). Quant à la dernière étape, elle a débuté dans les années 1990 avec la décision de reconstruire ici une frégate du XVIII<sup>e</sup> siècle, à savoir l'*Hermione* qui avait été construite à Rochefort en 1779 et qui conduisit le marquis de La Fayette de France vers les États-Unis en 1780, afin de faire revivre vraiment cet arsenal, en y construisant comme autrefois un bateau. D'une certaine manière, reconstruire l'*Hermione* à Rochefort revenait pour la cité à reconstruire sa cathédrale ! Le premier bois de l'*Hermione* a été posé le 4 juillet 1997 après la création de l'association Hermione-La Fayette en 1993.

#### Est-il possible de reconstruire une frégate du XVIII<sup>e</sup> siècle à l'identique ?

En se lançant dans cette gigantesque entreprise, la ville de Rochefort et l'association Hermione-La Fayette savaient que le défi était osé. Tout d'abord, parce que de nombreuses incertitudes financières et techniques existaient. Par exemple, les plans de l'*Hermione* n'ont pas été retrouvés. Mais comme cette frégate était en fait un bateau de série, il a finalement été possible de retrouver différents documents permettant d'en connaître les formes. Une copie conforme de l'*Hermione*, la *Concorde*, avait également existé et les Anglais qui s'en

étaient emparé avaient eu la bonne idée d'en lever les plans. Grâce à ces recherches et ces trouvailles, on estime, en définitive, avoir reconstitué les plans originaux à 99,5 %. D'ailleurs, sachant où l'*Hermione* a sombré en 1793, il a été possible de retrouver sous l'eau l'ancre originale. Ce qui permettra peut-être que l'*Hermione* d'aujourd'hui parte en mer avec l'ancre d'autrefois : un beau symbole ! Reste que de nombreux problèmes se posent concernant la possibilité de reconstruire une copie conforme capable de prendre la mer. Pour l'association Hermione-La Fayette il n'est, en effet, pas question de construire une maquette et il est impératif que la frégate puisse refaire le voyage jusqu'en Amérique comme l'avait fait La Fayette. Or, les réglementations ont considérablement changé et vouloir faire partir en mer l'*Hermione* version XVIII<sup>e</sup> siècle reviendrait en somme à vouloir faire passer au contrôle technique une Ford T ! Aussi, l'*Hermione* nouvelle version devra-t-elle, par exemple, être motorisée. Elle devra aussi être dotée de conditions d'hygiène modernes, offrir une sécurité conforme aux normes actuelles, etc. Mais, au-delà de ces questions de réglementations, l'*Hermione* d'aujourd'hui restera le plus possible une fidèle copie de son modèle original.

#### Comment se déroulait la vie à bord à l'époque de La Fayette ?

L'*Hermione* était une frégate prévue pour embarquer environ 300 personnes à son bord. Avec une longueur de coque de 45 mètres, on peut aisément imaginer que la vie à bord ne devait pas être une partie de plaisir et que l'on y vivait les uns sur les autres. Sur ce petit espace les relations sociales étaient très hiérarchisées et s'organisaient ainsi : l'équipage (les mousses, les matelots, les soldats et quelques civils, comme le cuisinier) occupaient le faux pont, c'est-à-dire le pont situé le plus bas dans la coque, où la hauteur entre le sol et la plafond est de 1,60 m et où il n'y a ni fenêtres, ni eau. L'équipage dormait dans des hamacs, appelés aussi des branles, afin d'être protégé des rats et de ne pas trop souffrir des mouvements du navire, notamment. L'expression « branle-bas de combat » vient d'ailleurs de là puisqu'en cas de coup de feu, l'équipage devait sauter hors de ses branles au plus vite...

Au sommet de la hiérarchie de l'équipage, on trouvait les officiers marins, qui avaient chacun leur spécialité : il y avait ainsi le maître-charpentier ; le bosco, marin qui a la haute main sur toutes les manœuvres de pont ; etc. Les officiers, qui sont le plus souvent des nobles, vivaient à l'arrière du pont de batterie, là où les plafonds sont les plus hauts, et ne se mélangeaient guère à l'équipage. L'*Hermione* nouvelle version devrait partir avec un équipage de seulement 70 personnes, ce qui permettra une vie à bord moins rude et moins cloisonnée !

Le pont de batterie.  
À droite, le grand cabestan.





La grand'rue, au milieu du navire, vue du pont de gaillard.

### Quel est le calendrier prévu ?

L'objectif visé est une première mise à l'eau fin 2011, avec essais en mer et finitions courant 2012, et un départ pour Boston, aux États-Unis, en 2013. Ensuite l'*Hermione* pourra naviguer en moyenne trois mois par an et passer les neuf mois restants à quai à Rochefort. Notons qu'il aura fallu près de quinze ans pour reconstruire l'*Hermione*, alors que la première *Hermione* avait été construite en six mois ! ■

Pour en savoir plus : [www.hermione.com](http://www.hermione.com)

*L'Hermione, de Rochefort à la gloire américaine*, Emmanuel de Fontainieu avec la participation d'Yves Gaubert, éditions de Monza, 2009.

*Rochefort et la Corderie royale*, Érik Orsenna, photographies de Bernard Matussièrre, éditions Chasse-Marée/Glénat, 2009.

### L'HERMIONE EN QUELQUES CHIFFRES

- 1 500 m<sup>2</sup> de voilure
- un grand mât à 54 mètres au dessus de la quille
- 2 000 chênes sélectionnés dans les forêts françaises
- un puzzle de plus de 400 000 pièces de bois et de métal
- 1 000 poulies
- 1 tonne d'étoupe pour le calfatage
- une reconstruction chiffrée à environ 20 millions d'euros
- 250 000 visiteurs en moyenne par an

Contrepoids sur le piston d'une pompe de cale.

