

« L'Hermione » dans la tempête

LP/Bertrand Lapègue

Le trois-mâts, réplique du navire de guerre de La Fayette, est rongé par un champignon. L'avarie ne surprend pas certains experts qui pointent des erreurs lors de la construction. Le propriétaire et armateur, une association endettée, se mobilise pour sauver du naufrage le joyau des mers.

Vincent Mongaillard, Envoyé Spécial À Anglet (pyrénées-Atlantiques)

La figure de proue de « l'Hermione » rugit à l'avant du navire. Un drôle de béret basque coiffe la sculpture de lion jaune. Depuis sept mois et demi, la réplique de la « frégate de la liberté » à bord de laquelle le marquis de La Fayette ralliait l'Amérique en 1780 pour annoncer le soutien de la France aux insurgés américains face à la Couronne britannique, fait une infidélité à son port d'attache de Rochefort, en Charente-Maritime.

En arrêt maladie, elle est soignée à Anglet, dans les Pyrénées-Atlantiques, en « cale sèche », hors de l'eau. « La problématique se trouve à l'arrière », indique Pauline, guide en marinière, lors d'une visite avec une quinzaine de touristes. Elle indique l'origine du mal : « un champignon sur la coque en bois » qui nécessitera des « travaux importants jusqu'en février 2023 ».

Il faut mettre le cap vers les échafaudages et les épontilles, poutres soutenant le vaisseau en partie désossé, pour mesurer l'ampleur du sinistre riche en planches pourries. Les parasites ont proliféré sous la ligne de flottaison sur une surface « d'au moins 84 m² ». Ils ont également été repérés « localement sur une pièce à l'avant ». À quai, des sacs sont remplis de petits rectangles de chêne mort percés de trous cubiques. Un diagnostic complet est attendu en juin... D'ores et déjà, l'odyssée programmée cette année dans des ports d'Europe du Nord tombe à l'eau. Un coup dur pour l'association Hermione-La Fayette, propriétaire et armateur du bateau, même si la billetterie des visites au Pays basque et la vente des produits dérivés limitent les dégâts.

Vieillesse prématurée

Atteinte précocement dans sa chair, moins populaire qu'à une époque, endettée, éloignée de son port d'attache, la frégate, qui a bénéficié de 14,9 millions d'euros de subventions publiques pour sa construction, n'a jamais autant été au creux de la vague. À des milliers de milles, donc, de sa tournée triomphale en 2015 aux États-

Unis, quand elle paradait à New York un 4 juillet, jour de fête de l'Indépendance. Le trois-mâts, un « chef-d'œuvre collectif » comme le saluait, il y a sept ans, un passager présidentiel nommé François Hollande, a perdu de sa superbe. C'est surtout son état physique qui inquiète et interroge. Mais les langues ne se délient pas facilement. « Pas de délation ! Dans notre profession, c'est la loi du silence », évacue un charpentier de marine qui s'est retroussé les manches sur la goélette.

La géante longue de 66 m, reconstruite à l'identique dans l'arsenal de Rochefort entre 1997 et 2014, année de son baptême en mer, ne compte que huit années de navigation. Certes, ses bois, malmenés aujourd'hui par des polypores des caves et des lenzites voraces, sont plus âgés, affichant un quart de siècle pour certains. « Mais d'habitude, on rencontre ce genre d'avarie sur des bateaux en bois de plus de 50 ans. Là, on a un vieillissement très prématuré », juge un employé de chantier naval qui a œuvré sur « l'Hermione ». Il n'est « pas surpris » par les dommages rongant le navire. « Il n'a été édifié qu'à partir de bases écrites, documentaires, historiques qui n'ont pas été suffisamment discutées. Or, pour construire un bateau, il faut une culture du métier, un savoir-faire que certains, avec des œillères, ne possédaient pas. Et comme le diable se cache dans les détails... », torpille ce spécialiste.

Polémique

Guy Ribadeau-Dumas, architecte naval réputé et maître d'œuvre du chantier de « l'Hermione » de 2003 à 2007 avant d'être remercié en raison de graves divergences techniques « liées à l'inexpérience de l'association et du constructeur », est encore plus offensif. Selon lui, la naissance de la frégate est la chronique d'un naufrage annoncé, alimenté par « un certain nombre d'erreurs ». Dans un audit datant de 2007, il dénonçait les choix des bois au « contrôle qualité insuffisant ou inexistant ».

Il s'inquiétait des absences de « traçabilité », de « mesure d'humidité » et de « temps de séchage clairement établis avant la pose ». Il dénonçait le recours à du « bois vert » — donc pas sec — « pour pallier des manques d'approvisionnement » et l'usage de pièces « présentant des défauts apparents majeurs ». Il tirait la sonnette d'alarme sur les diamètres de « percements » du bois supérieurs à ceux des boulons. « Les tests d'étanchéité se sont révélés très défavorables », écrivait-il. La construction des ponts et l'absence de traitements antifongiques (contre les champignons) à certains endroits le conduisaient à mettre en garde l'armateur vis-

à-vis des risques de fuites favorisant l'apparition de champignons. Pas étonnant donc, pour lui, que « l'Hermione » soit aujourd'hui infectée par de la pourriture.

« À l'époque, ils n'ont pas tenu compte de mes remarques, il ne fallait surtout pas remettre en cause les accords passés entre les responsables », s'indigne-t-il, fustigeant un « laisser-aller ». Et d'enfoncer le clou : « C'est un bateau dont l'avenir est compromis depuis sa mise à l'eau, ne respectant pas les règles de sécurité internationales. » L'expert doute de sa résurrection, même si le parasite venait à être éradiqué.

« Il y a trop de difficultés. À défaut d'autorisations, *l'Hermione* restera exposée et dévolue à des visites par le public », pronostique-t-il.

Du côté du constructeur, la société Asselin, qui est aussi actrice de la réparation actuelle, on se défend de tout manquement dans la qualité des matériaux. « On peut toujours agiter la polémique ! Mais à l'époque, le bois était validé par le charpentier, les comités d'experts, la maîtrise d'œuvre... », martèle son patron, François Asselin. La coque a, d'après lui, été protégée selon les normes. « Tout ce qu'on a mis en place a été traité par un fongicide. Mais celui-ci n'est pas garanti à vie », lâche le chef d'entreprise, convaincu qu'on peut « sauver » le mastodonte. « On a les moyens d'intervenir... »

Le système d'étanchéité pointé du doigt

L'association Hermione-La Fayette rappelle, elle, que son bien avait été « certifié » par le bureau Veritas et la Direction générale des affaires maritimes. « Ils n'auraient jamais laissé partir pour l'Atlantique une coque de noix ! », riposte Émilie Beau, sa directrice générale depuis 2019. Mais alors d'où vient l'avarie ? « De l'humidité », résume le directeur technique Guillaume Normandin. « Notre hypothèse est un défaut de calfatage, du système d'étanchéité entre les planches du bordé (*revêtement extérieur de la coque*) », poursuit-il. Un consensus se dégage également autour de la nocivité des séjours prolongés dans l'eau douce de la Charente à Rochefort qui ont pu faciliter le développement des champignons alors que l'eau salée de la mer aura, elle, tendance à le stopper.

Toute la stratégie des déplacements est donc à revoir. Malgré ses 25 000 milles (46 300 km) de pérégrinations en Amérique, en Méditerranée ou sur la côte atlantique française, « l'Hermione », souvent immobilisée pour accueillir le public, n'a pas suffisamment vogué. « Elle ne voyage pas autant que les autres navires comme le *Belem*. Mais nous, on a besoin au minimum de 80 membres d'équipage », justifie Émilie Beau.

Un défi financier

« Elle est faite pour mettre les voiles », milite l'un des gabiers (matelot) bénévoles. Lui admet quelques « petites erreurs techniques » dans la conception, des défauts vus de ses propres yeux au milieu des flots. « Par exemple les mats tiraient sur l'avant de la coque et un écart risquait de se créer. On nous avait demandé d'être attentifs à ça lors de nos rondes de sécurité. Des poutrelles en métal ont été ajoutées pour consolider la structure », se souvient-il. Mais pour ce passionné, ça reste un « bateau solide ». « Il s'est pris un jour une tempête avec des creux de 9 m. Si la coque avait été fragile, elle se serait ouverte en deux », souffle-t-il.

Le défi que doivent relever les anges gardiens du vaisseau n'est pas seulement technique. Il est aussi financier. L'addition du chantier de réparation promet d'être salée : 3 millions d'euros. « *L'Hermione* est en danger parce que c'est une association et qu'il faut lever beaucoup de fonds », reconnaît Émilie Beau. Pour l'heure, le financement n'est pas bouclé. L'association mise sur 1 million d'euros de subventions des collectivités. Le conseil régional de Nouvelle-Aquitaine et le conseil départemental de Charente-Maritime ont, d'ores et déjà, accepté de mettre la main au porte-monnaie à hauteur de plus de 600 000 €. « On espère également une aide de 1 million d'euros de l'État. Notre dossier est remonté jusqu'au Premier ministre », confie la responsable. L'association souhaite enfin souscrire un nouveau prêt de 1 million d'euros. Les négociations bancaires sont en cours.

Très chers États-Unis

La dette s'élevant déjà à 2 millions d'euros (pour un budget annuel de 3,2 millions d'euros) va donc s'alourdir. « On a toujours réussi à rembourser », rassure la patronne. Par le passé, les comptes ont été plombés par un crédit destiné à achever la construction. Le périple aux États-Unis s'est aussi soldé par une ardoise, comme le signale la chambre régionale des comptes de Nouvelle-Aquitaine dans un rapport publié en 2019. Toutes les recettes escomptées n'étaient pas au rendez-vous : le reversement de 1 million d'euros de l'association américaine cousine, Friends of Hermione, promis avant le départ, n'a jamais eu lieu. Résultat : il a fallu contracter un crédit de 800 000 €.

Dans son enquête il y a trois ans, la juridiction relevait un certain amateurisme dans le fonctionnement de l'association, avec des « ordres du jour insuffisamment précis » ou « des procès-verbaux parfois non signés » et appelait à « plus de rigueur ». Elle notait aussi que « l'engouement du public s'est amenuisé ».

À Rochefort, « l'Hermione » n'est jamais parvenue à reconquérir les 250 000 visiteurs annuels enregistrés du temps où elle était encore en chantier. Le Covid a fait chuter la fréquentation. Source de rentrées d'argent, le nombre d'adhérents à l'association a également été divisé par deux, passant de 6 000 en 2015 à environ 3 000 aujourd'hui. La direction ambitionne de renflouer les caisses en séduisant un « vrai pool de mécènes privés ». « Le modèle économique est à trouver », reconnaît Émilie Beau.

Pour le moment, les collectivités continuent de soutenir l'aventure, quoi qu'elle leur en coûte. « *L'Hermione* est un merveilleux ambassadeur », positive Caroline Campodarve, première adjointe au maire de Rochefort et conseillère départementale de Charente-Maritime. « Bien sûr, ce champignon est une très mauvaise nouvelle. Mais le bateau n'est pas menacé, il faut lui laisser du temps », veut croire l'élue divers droite, pour qui l'embarcation de 12 000 t est « un cadeau » et non un puits sans fond.

Touchée mais pas coulée ?

Chef de file de l'opposition à Rochefort, Rémi Letrou (PS) regrette le départ de « l'Hermione » de la ville, les infrastructures n'étant pas adaptées pour les travaux. Un an et demi d'absence, c'est pour lui une sorte de « rupture de contrat ». « J'ai peur que Sa Majesté prenne ses habitudes au Pays basque. Si nous la perdons, c'est comme si on enlevait la tour Eiffel à Paris, ce serait pour nous une vraie catastrophe touristique », redoute-t-il.

Le malheur des Rochefortais fait le bonheur des Basques. Car même alité, le fameux trois-mâts aime les curieux sur les rives de l'Adour en bordure de Bayonne. Tous les musclés du coin sont conviés mi-mai à retirer du fond de la cale des dizaines de tonnes de lest, des montagnes de lingots en fonte de 12 kg chacun. Une opération pour la bonne cause destinée à permettre aux chasseurs de champignons « d'inspecter les bois par l'intérieur ».

« On ne ferme pas les yeux, on ne cache rien », s'engage le directeur technique Guillaume Normandin. Selon lui, la frégate est touchée mais pas coulée. « Le soir où l'on a découvert l'avarie, je suis rentré chez moi en pleurant, mais le lendemain, c'est l'opiniâtreté qui a pris le dessus. Je me suis dit : *On va guérir cette belle dame !* »

Bien cordialement