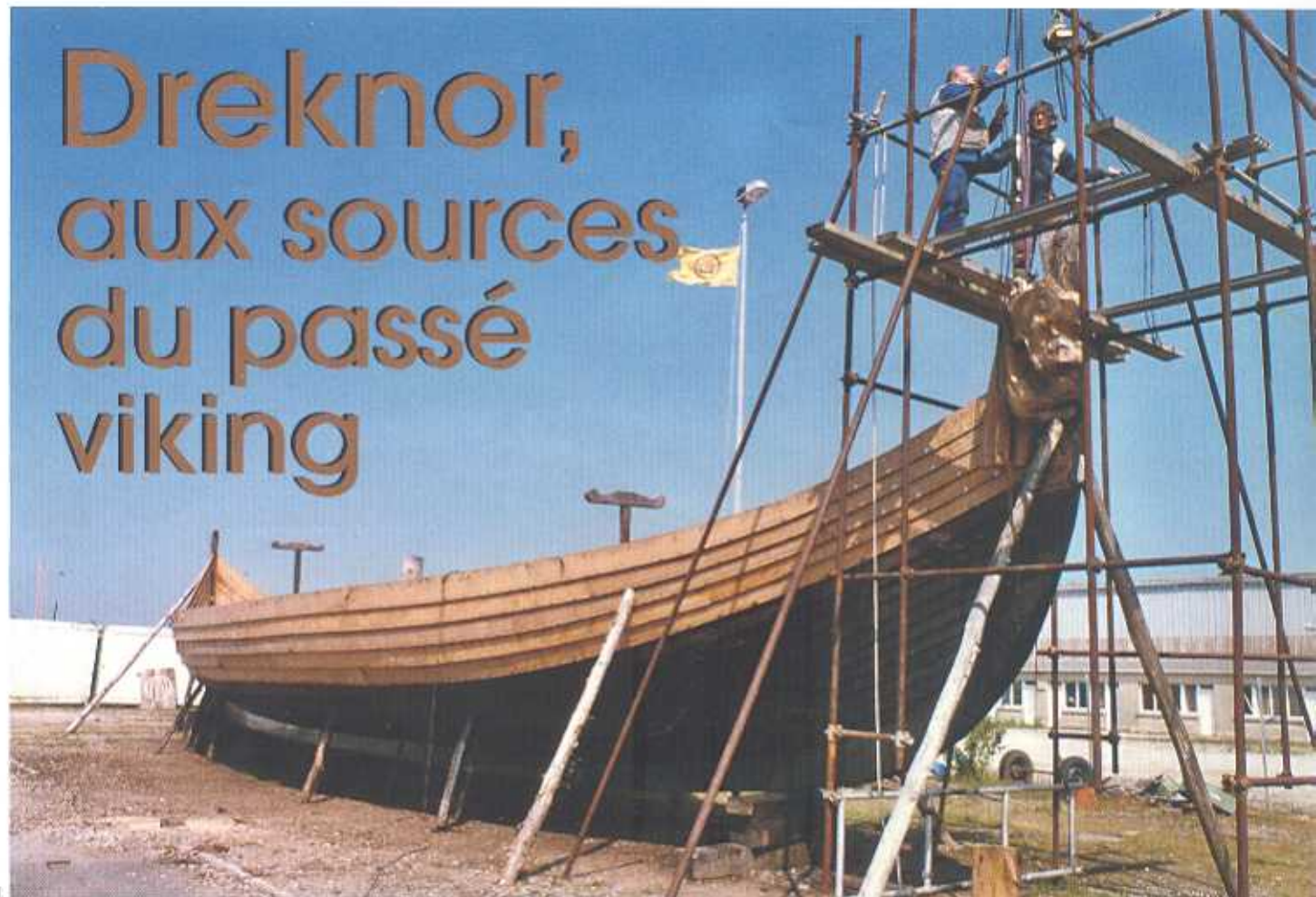


Dreknor, aux sources du passé viking



par Thierry Leprévost

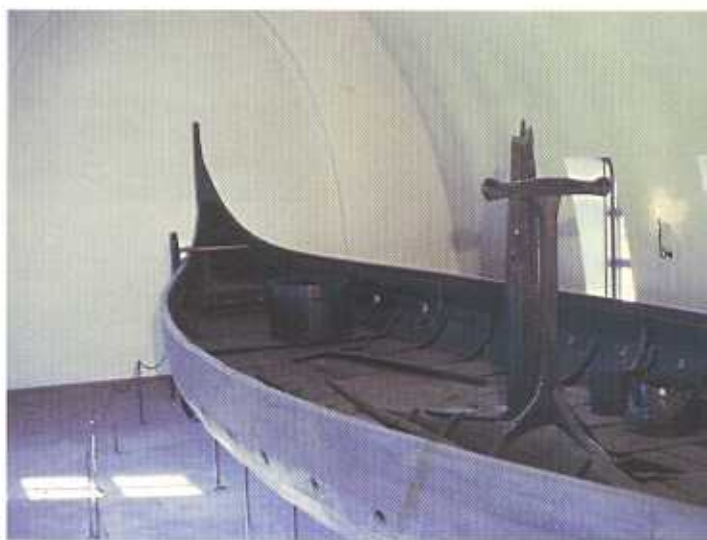
Drôle de chantier à Tourlaville. Dans la zone industrielle et portuaire, on aperçoit un étrange voilier qui ne ressemble guère à ceux qui voguent au large de Cherbourg. Tout en bois, d'une belle taille, sa coque est montée à clins comme un bateau viking, et pour cause : c'est un bateau viking, inspiré du célèbre langskip de Gokstad. On n'avait pas vu une telle construction en Cotentin depuis... 1066 !

Katia s'affaire autour de sa pièce de chêne. Les blonds copeaux roulent sous son ciseau expert, s'envolent et vont rejoindre à ses pieds ceux qui jonchent le sol. L'artiste est attentive à sa tâche, consciente du fait que le moindre faux mouvement pourrait défigurer la tête de dragon qui prend forme devant elle. Le jeune sculpteur met à profit sa formation aux Beaux-Arts pour mettre la main sur un projet dont elle n'aurait pas eu l'idée quelques semaines

auparavant. Mais depuis, quelle énergie ! Il faut dire que l'art viking inspire fortement cette jeune femme aux origines bretonnes, fort sensible à l'histoire que les peuples scandinaves ont su exprimer dans leurs œuvres ciselées. Sa figure de proue, elle veut la réussir, pour qu'elle emmène le Dreknor aussi loin que possible.

Un projet fou... et normand !

Dreknor, c'est le nom du futur bateau. C'est aussi celui d'une association fondée en 2001, à l'initiative du Cherbourgeois **Marc Hersent**. Le déclin est venu par l'intermédiaire de sa femme **Nathalie**, d'origine ukrainienne. Quand le couple voit arriver à Cherbourg une galère de ce pays, mue par la force humaine de ses rameurs, il se sent saisi d'une inspiration quasi divine : voilà ce qu'il faut faire ! Pas une galère, bien sûr,



mais un bateau typiquement normand, représentatif du passé de la région (la « plus belle d'Europe » selon Marc : comment lui donner tort ?) et qui symbolise aussi sa tradition maritime, en ce département « presque comme une île ». On l'a compris, Marc aime la Normandie par-dessus tout ; il aime aussi bri-

1. Une silhouette insolite dans la zone portuaire : le Dreknor prend forme sur un chantier de Tourlaville, à côté de Cherbourg.

2. Le vrai langskip de Gokstad, exposé au musée de Bygdøy à Oslo.

cofer. La suite allait de soi, ou presque.

Ce sera donc un bateau viking. Il se renseigne, compulse des livres sur la Norvège. Dans les pages consacrées au musée d'Oslo, deux modèles retiennent son attention : le *skip* d'Oseberg et celui de Gokstad. L'un est plus fin et plus finement décoré ; l'autre s'impose par ses dimensions et ses proportions majestueuses. Il en commande les plans, mais ne parvient toujours pas à se décider. Alors, le couple se rend sur place à l'occasion des vacances. A Oslo, il retrouve tous les bateaux publiés dans les livres, et découvre le *Gaia*, une réplique du Gokstad réalisée en 1991 (il en existe une autre copie depuis 1899, qui se trouve aux Etats-Unis). C'est une chose de voir les vestiges d'une esnèque (utilisons le mot normand, puisqu'il existe), précieusement restaurés et conservés dans la salle d'un musée. C'en est une autre, infiniment plus motivante, de trouver quasi le même en train de naviguer sur les eaux nordiques. Marc prend sa décision : ce sera un bateau fabriqué sur les plans de base du Gokstad, avec malgré tout, quelques retouches inspirées de l'Oseberg au niveau des sculptures et des entrelacs de l'étrave.

Reste la question financière, la clé de voûte du projet. Marc s'assure le concours gracieux de charpentiers de marine et l'aide du Lycée Professionnel Edmond Doucet d'Equedreville, dont on se souvient qu'il avait contribué à la fabrication de casques à nasal pour la reconstitution de la bataille de Hastings en octobre 2000. La commune de La Glacière apporte une subvention ; avec le Conseil Général de la Manche, elle sera la seule collectivité locale à le faire, malgré les promesses de certaines, jamais suivies d'effet. Les mécènes privés donnent le complément : EDF, des banques, des artisans, des commerçants. Des aides en nature permettront de ne pas dépasser un budget global de 80 000 euros, soit la moitié du montant de projets similaires. Un premier exploit.



Ci-dessus : comme sur tous les bateaux vikings, la poupe est aussi effilée que la proue ; une caractéristique qui facilite les changements de direction lors de la navigation à la rame.

Ci-contre : proue du Dreknor : des lignes harmonieuses qui ne sont pas sans rappeler celles du pont de Normandie !

Des talents humains à la hauteur du projet

Marc et Nathalie parviennent à rassembler autour d'eux un noyau dur d'une douzaine de bénévoles qui viennent régulièrement travailler sur le bateau, qui prendra le nom de *Dreknor*. *Drek*, pour rappeler les dragons (*drekki*) des figures de proue scandinaves ; et *nor*, pour Normandie, bien évidemment ! Les jours les plus propices au chantier sont le mardi, le vendredi, et le samedi, sans exclusive quant au reste de la semaine ! Si, pour d'évidentes raisons de disponibilité, la plupart des volontaires sont des retraités, beau-

coup de personnes en activité se passionnent pour le projet et donnent de nombreuses heures de leur temps qui finissent par se compter en jours, puis en semaines.

René est retraité depuis plusieurs années. Cet ancien artisan menuisier aime toujours à façonner le bois. Toute sa vie, parallèlement à son métier, il a consacré ses loisirs depuis l'âge de 18 ans à la confection de maquettes de bateaux. Quand on lui propose d'en faire une grandeur nature, son sang ne fait qu'un tour ! Il s'engage sur le chantier comme on signe pour l'armée : avec amour et abnégation. Il vaudrait mieux parler de sacerdote pour cet habile menuisier qui n'a jamais tout à fait dit adieu à la matière bois. Pour lui, la retraite n'a jamais été synonyme d'oisiveté. Bien au contraire, il adore travailler comme d'autres adorent ne rien faire ! Il est comme ça, René : actif et volontaire.

L'histoire de **Christopher** est différente. Ancien professeur de français en Angleterre, cet éru-



dit fêru de civilisation viking a bondi sur l'occasion de réaliser un vieux rêve : pratiquer l'art de la forge, domestiquer la matière par le feu, faire naître sous ses doigts et ses outils de nouvelles formes, à l'instar des nains de la mythologie nordique qui façonnent leurs pièces d'orfèvrerie dans les entrailles de la terre. Le voici propulsé au rang de forgeron, grâce à l'aide de Stéphane, dont c'est le métier. Métallier, maréchal-ferrant, ferronnier d'art, forgeron professionnel depuis vingt ans, il prodigue à Christopher les conseils de base pour produire les quelque 6 000 clous et rivets nécessaires à l'assemblage des planches du *Dreknor*, un travail répétitif et interminable, mais nécessaire pour des pièces qui n'existent plus depuis des siècles sur le marché de la quincaillerie ! A raison de cinq à dix minutes par clou, il n'y a pas de temps à perdre ! Mais comme le dit Sté-



Ci-dessus : Art de l'entrelacs à l'église de Gol, à Oslo-Bygdøy.

Ci-dessous : L'étrave a été ornée d'entrelacs inspirés du bateau d'Oseberg (musée d'Oslo-Bygdøy). La partie inférieure de la coque est passée au goudron de Norvège.



L'indispensable figure de proue des esnèques vikings : une « image d'Epinal » fondée historiquement ; ces dragons servaient autant à protéger les murins qu'à semer la terreur sur les côtes visitées.

phane : *Quand les gens sont motivés, ça coule de source. Il suffit de prendre le bon rythme, et de frapper le fer quand il est chaud. Et puis, il y a l'indéniable côté mystique de la forge...*

D'autres mettent la main à la pâte, comme aides, manœuvres, gros bras et petites mains indispensables à la naissance du bateau. Voici plus de mille ans, la construction d'une esnèque était pour les Vikings une tâche courante, qui sollicitait vingt à quarante personnes en permanence pendant toute une saison, voire plus longtemps encore : il a fallu quatre ou cinq mois pour élaborer la flotte d'invasion de

La tête de dragon trône aussi sur les églises : ainsi sur celle de Lillehammer, en Norvège.





Le sculpteur Katia Penhoët poursuit son œuvre de façonnage de la tête de dragon en chêne.

l'Angleterre par Guillaume de Normandie, dont son fleuron, le célèbre *Mora* à Barfleur. Un travail collectif : on retrouvait tout un village autour de spécialistes qui en fabriquaient toute leur vie, qui avaient les outils et le savoir-faire dont sont parfois dépourvus nos vaillants Normands du XXI^e siècle. En Scandinavie, ces bateaux naissaient généralement au cours de l'hiver, en réponse à une commande du *jarl*, voire du roi, qui envisageaient de partir en raid commercial et guerrier, en *vikings*. On avait au préalable choisi, abattu, débité les arbres nécessaires, à la hache, à l'herminette, au rabot. S'il n'y avait pas sur place assez d'artisans, on allait en chercher plus loin pour s'assurer de leur concours. Le fer est rare. Les mois précédents, il faut prendre le temps d'en récupérer pour que les forgerons commencent à travailler les nombreux clous, rivets et « rondelles » (en réalité des plaques carrées), si longs à élaborer.

Ces tâches correspondaient à une routine de travail à laquelle nos Cherbourgeois ne sont pas rompus. Alors, il leur faut souvent redécouvrir le geste qui convient à leur dessein. Et aussi utiliser des machines-outils,

pour obtenir le même résultat qu'avec un outillage traditionnel, mais en beaucoup moins de temps. Si certains prétendus puristes s'en offusquent, qu'ils viennent mettre la main à la pâte, et ils comprendront ! Une correspondance assidue sur l'internet avec la Norvège, la Grande-Bretagne, l'Allemagne ou la Belgique permet de résoudre certains problèmes ponctuels. Partout en Europe, on prend fait et cause pour le *Dreknor*, dont l'association compte des adhérents dans de nombreux pays.

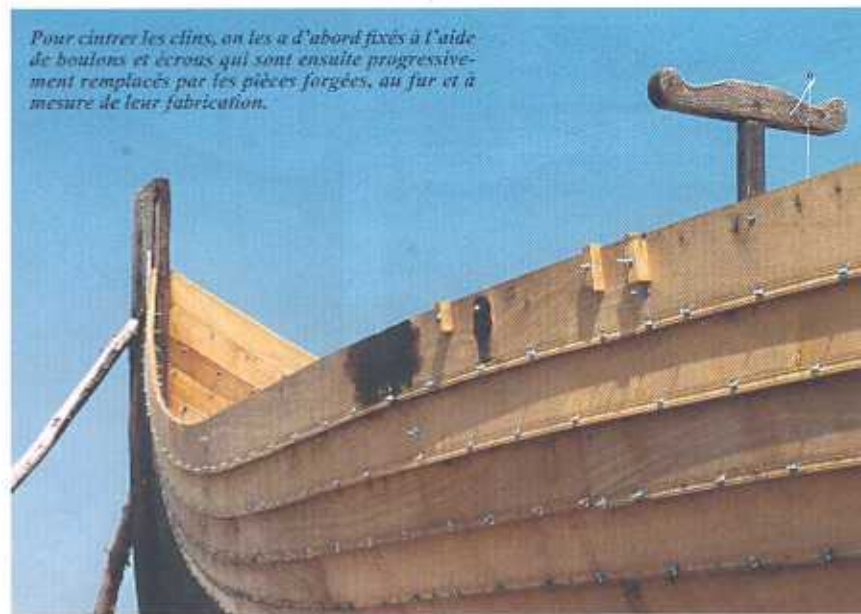
Du bois 100 % normand

Le bois utilisé provient intégralement des forêts normandes : de la Manche et de l'Orne. Le mât de 14,50 m, la vergue de 11,80 m, le pont et les seize paires de rames sont en sapin. Tout le reste est en chêne. Amovible afin de passer sous les ponts jetés en travers des fleuves, le mât est fixé grâce à un cordage avant et arrière, à des haubans latéraux, et surtout au moyen d'une grosse clé de bois enfoncée à sa base dans une énorme pièce de chêne dénommée *kerling* en norrois (la vieille langue scandinave) et plus simplement *poisson du mât* en français. Mais à cause de sa forme, les compagnons du Cotentin l'ont spontanément surnommée *la baleine* ! Elle provient d'un chêne d'1,80 m de diamètre, vieux de 240 ans, qui commençait à souffrir d'attaques de capricorne ; pour cette raison, l'ONF a autorisé son abattage. Il en résulte un mètre cube et demi d'une seule pièce, l'idéal pour bloquer le futur mât, même par gros temps. Il faudra 120 m² de toile de lin pour façonner la voile. Deux autres voiles, l'une de 80 m² l'autre de 40 m² apporteront une aide supplétive, même si leur existence n'a rien d'historique, puisque les bateaux vikings possédaient une seule voile carrée. Le traditionnel gouvernail tribord ne sera pas oublié.

D'un seul tenant également l'interminable quille qui soutient l'ossature de la coque, de l'étrave à l'étambot, et porte la figu-



6 000 clous et rivets entièrement forgés à la main.

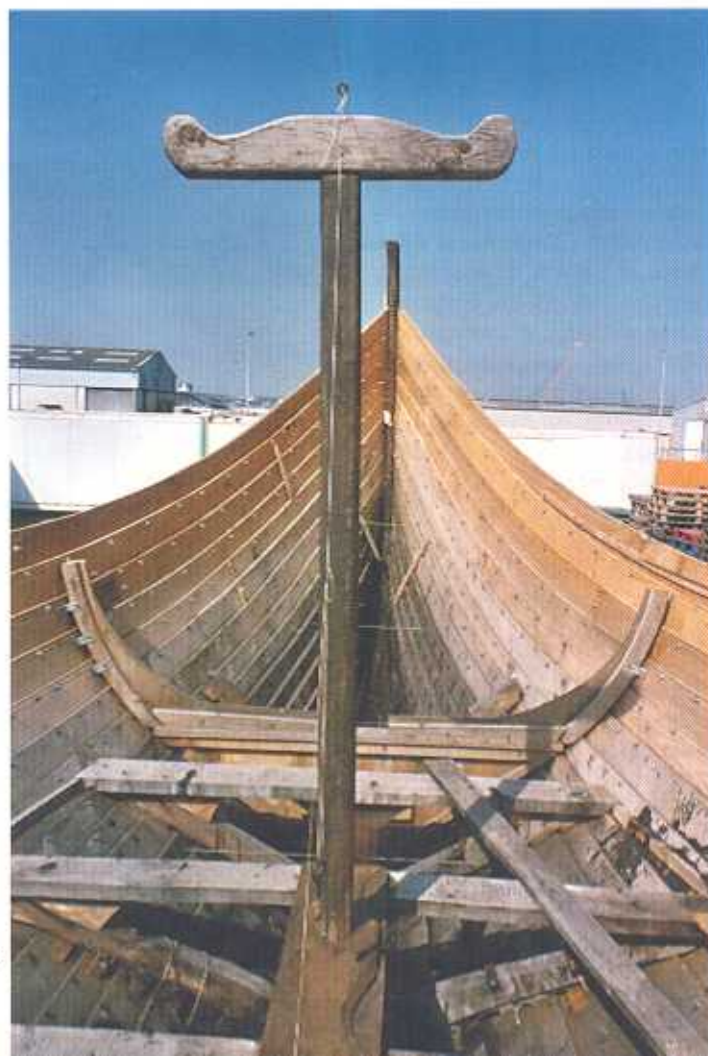


Pour cintrer les clins, on les a d'abord fixés à l'aide de boulons et écrous qui sont ensuite progressivement remplacés par les pièces forgées, au fur et à mesure de leur fabrication.

re de proue ; les nervures transversales des couples évoquaient au début un squelette, que l'ajout des planches à têt fait d'étoffer.

Si l'on avait voulu respecter scrupuleusement le mode de fabrication d'origine, il aurait fallu les passer à l'étuve pour leur donner la courbure voulue, une technique coûteuse et difficile à mettre en œuvre. Pour obtenir le même résultat, il fut fait preuve d'ingéniosité. Toutes les planches ont été cintrées directement sur place, fixées à l'aide de boulons et d'écrous pour assurer leur mise en forme. Cette tâche accomplie, il ne restait plus qu'à les remplacer un à un par les clous et les rivets façonnés en forge. Une tâche rendue possible par l'utilisation de bois vert. René nous explique pourquoi : *Le bois vert est souple, ce que n'est pas un bois sec, ce qui lui évite de casser quand on le cintré. En outre, quand il est immergé, il pourrit moins vite, car il conserve son degré d'humidité. C'est pourquoi il faut protéger le bateau en construction du soleil, et tapisser l'intérieur de sa coque de sacs mouillés pour l'empêcher de se fendre à la chaleur.*

On peut se demander pourquoi les planches de la coque sont montées à clins, c'est-à-dire en se chevauchant légèrement, et non bord à bord comme on le voit sur les bateaux récents. Là encore, René nous en donne l'explication : *Chacune de ces planches fait environ 30 mm d'épaisseur. Comme elles se recouvrent en partie, il en résulte un effet anti-roulis qu'on n'obtient pas avec le bord à bord. C'est appréciable quand on est en haute mer, surtout avec un bateau sans quille de roulis. L'autre avantage, c'est qu'il se lève de l'avant et glisse sur l'eau. Il n'est pas rare qu'il atteigne ainsi des vitesses de 16 à 18 nœuds à la voile. Les Vikings auraient donc aussi inventé... le hors-bord ! Les clins sont fixés entre eux par des clous en-dessous de la ligne de flottaison, puisque le bois qui gonfle à l'eau assure leur étanchéité ; au-dessus, jusqu'au plat-bord, par des platines rivées. Ils sont attachés aux couples à*



1. Entrelacs décoratifs de l'étrave, à la manière de l'esnèque d'Oseberg.

2. Le poisson du mât (kerling en scandinave) est fait d'une seule pièce d'un chêne vieux de 240 ans. Il recevra un mât en sapin de 14 mètres de haut qui portera une voile de 120 m².

3. Au premier plan, René Harivel, qui réalise ici sa première maquette de bateau à l'échelle 1:1

l'aide de cordages passés dans des taquets, pour maintenir assez de souplesse à l'ensemble lors de la dilatation des planches due à la course en mer. Cette tâche longue, délicate et inconfortable, limitée à la partie immergée de la coque (la carène), est dévolue à Cyril, un marin de la Royale qui vient ici après son service pour faire des nœuds dont il a le secret. Ainsi est donnée aux clins l'élasticité nécessaire pour éviter leur arrachement, une technique marquée au sceau de l'authenticité, avérée chez les Vikings.

Destinés au cabotage et à la navigation dans les fjords, les premiers bateaux nordiques avaient un plat-bord assez bas, proche de la ligne de flottaison. Quand il s'est agi de s'éloigner des terres pour aborder la haute mer, il a fallu protéger l'équipage en rehaussant la coque par l'ajout de deux ou trois rangées de clins. C'est le cas pour le

Dreknor, où les trous de nage seront ménagés dans la troisième rangée.

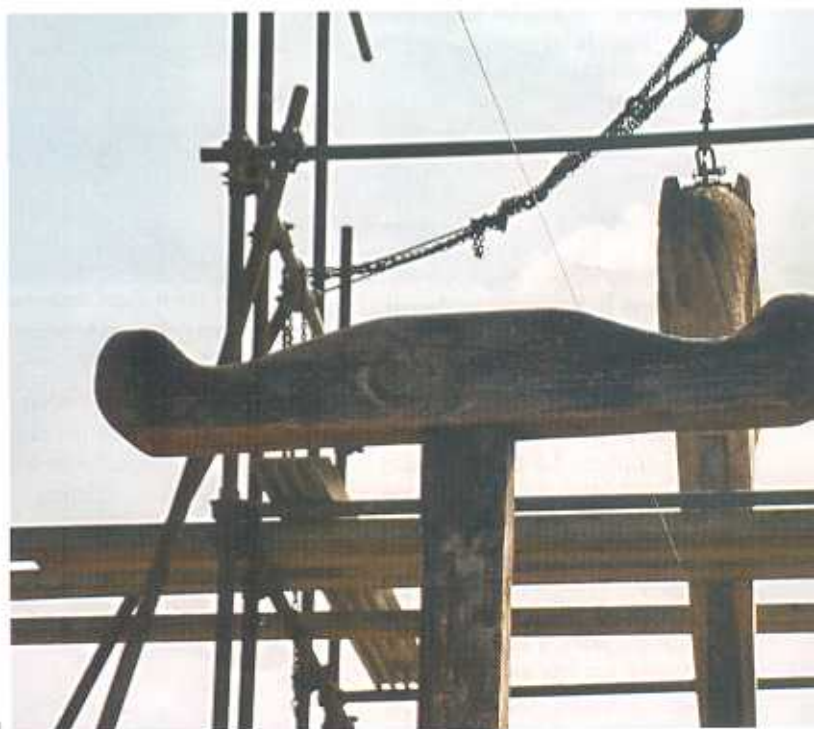
Une fois la coque et le mât terminés, les Cotentinois ne seront pas au bout de leurs peines. Il faudra encore façonner les trente-deux coffres en chêne qui serviront de bancs de nage aux rameurs, et leur permettront



3. Sous la coque goudronnée, la quille en chêne est faite d'un seul tenant.



1 et 2. Les deux supports de vergue du mât.



Ci-contre : vestiges du skip de Tune, à Oslo : seules la quille et une partie de la membrure ont survécu aux siècles.

aussi de rassembler leurs effets personnels : vêtements, armement, outils et provisions ; et de les descendre facilement à terre. La fabrication des fermetures et des charnières sera alors un nouveau défi pour les forgerons. Quand la carène sera entièrement enduite de goudron, on pourra envisager la mise à l'eau. Ce goudron « de Norvège », issu de la distillation de la résine de pin, provient en réalité de Mont-de-Marsan, tandis que l'étoupe qui sert de joint d'étanchéité entre les clins, est faite avec la laine des moutons des Landes.

Une dimension pédagogique

Le chantier reçoit depuis ses débuts la visite de scolaires de l'agglomération cherbourgeoise. L'occasion de passionnantes leçons de choses où se mêlent l'histoire, la géographie, et le rêve ; un face à face avec les racines de la Normandie que feraient bien de méditer les responsables académiques de l'Education Nationale, qui ont trop tendance à passer sous silence cette composante de la France au cours de sa lente élaboration. Et les questions fusent, sur le bateau lui-même, mais aussi sur le mobilier, l'habillement et la vie à bord.

« Une vie rude, nous explique Christopher. Le bateau étant dépourvu de cabines, on dort à même le pont, enroulé dans un sac de couchage en cuir de phoque doublé de fourrure (je prépare actuellement un tel sac pour en faire l'essai). On a retrouvé parfois un trépied qui laisse supposer qu'il leur arrive de cuisiner à bord, mais certainement pas en pleine mer. On mange alors du poisson et de la viande séchés longtemps avant l'appareillage, où s'ajoute le produit de leur pêche. Des tonneaux spéciaux contiennent de la viande salée. Il fait froid, et les paquets de mer sont monnaie courante. Sinon, le rythme est calme ; on attend le vent et la vague qui feront avancer le skip. La navigation est périlleuse. Quand Erik le Rouge est parti vers l'Islande avec cinquante bateaux, il en est arrivé à desti-



Les techniques d'assemblage du bois ont été transmises des bateaux à l'art chrétien scandinave : église de Gol à Oslo-Bygdoy.

nation moins de la moitié ; certains ont dû faire demi-tour ou se détourner ; les autres ont coulé. »

Derrière l'atelier couvert qui abrite les machines-outils, une salle pédagogique présente les photographies des différentes phases de la construction, le trajet de la matière première des forêts normandes aux étais où le Dreknor prend forme jour après jour. Des éléments décoratifs, meubles et bijoux, armes au-

thentiques ou répliquées, pièces d'outillage et maquettes complètent le propos tenu par Nathalie à ses visiteurs.

Un étendard normand

Marc entend porter haut les couleurs de la Normandie grâce au Dreknor : « Nous allons faire connaître notre pays en naviguant vers les autres régions, et aussi chez nous, car trop de Normands ignorent encore cette partie de nos racines. Nous accueillerons des classes de

Sur le plat-bord est accolé un porte-accessoires qui servira à fixer les haubans, les objets personnels des rameurs, et leurs célèbres boucliers ronds.

mer, ce qui nous oblige à prévoir un moteur pour d'évidentes raisons de sécurité, mais il sera sous les planches du pont, totalement invisible de l'extérieur. Nous ne pouvons pas courir le risque de rester bloqués au large avec une vingtaine d'enfants, faute de vent pour rentrer au port ! Il y aura aussi des toilettes et quelques commodités, discrètes elles aussi. Le bateau servira également à animer des fêtes historiques et culturelles, avec le concours de compagnies de reconstitution historique telles que Hag'Dik et Vagavidd Rud, dont les membres viendront armés et en costumes. Enfin, le Dreknor pourrait servir à des fins touristiques ou publicitaires. Pas question de laisser dormir un tel outil de promotion de la Normandie ! »

La meilleure façon de revivre l'aventure fondatrice de notre vieux duché ! Les premiers essais du Dreknor devraient avoir lieu fin 2006. La mise à l'eau véritable de l'esnèque est attendue avant l'été 2007. Nous vous en reparlerons.





1. Spécialiste des nœuds, Cyril Vignette relie avec des cordages les couples de l'esnèque aux clins, par l'intermédiaire des taquets fixés sur ces derniers. Une tâche de longue haleine !

2. Mise en évidence du rôle de l'étoupe pour assurer l'étanchéité entre les clins.

3. Marc Hersent carène la coque au goudron de Norvège : un gage de longue vie pour le bateau.

Pratique :

Le chantier du Dreknor se situe Quai des Mielles à Tourlaville (près de la station-service). Si vous voulez aider ou participer à sa construction, vous pouvez joindre Marc Hersent au 02 33 43 81 35.