



CONSTRUCTION DE LA RÉPLIQUE D'UN **NAVIRE VÉNÈTE** EMBLÉMATIQUE DE L' **ARMORIQUE ANTIQUE**

Projet porté par l'association MOR ER WENEDIZ.56
avec le soutien de



Association MOR ER WENEDIZ.56 | n° W563013936 régie par la loi du 1er juillet 1901 | Organisme d'intérêt général

✉ bateau-venete@outlook.com

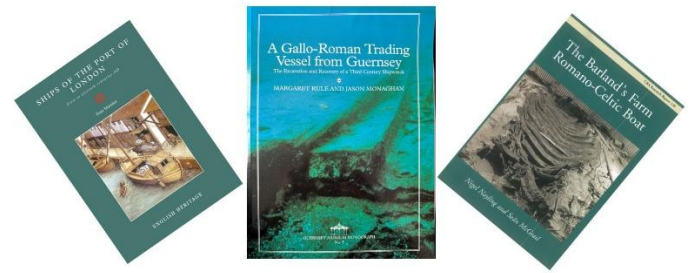
🌐 www.bateau-venete.com

🏠 Maison des Associations 31 Rue Guillaume Le Bartz - 56 000 Vannes

Histoire et archéologie

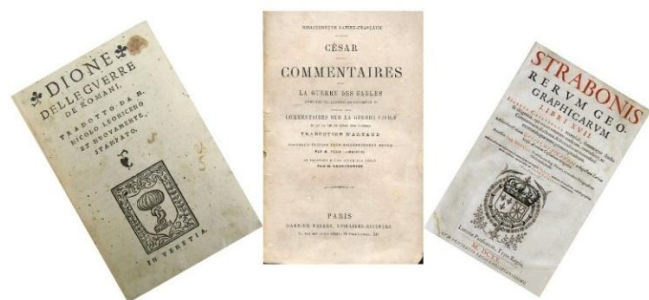
L'association Mor Er Wenediz 56 a été fondée en 2021 dans le but de recréer un bateau comparable à ceux décrits par Jules César au cours de la bataille navale ayant opposé les Vénètes et leurs alliés aux forces romaines en 56 avant JC (Guerre des Gaules, livre III). Cette bataille, perdue par les Vénètes, achèvera la conquête de l'Armorique, et ouvrira à César l'espace maritime de la Manche et de l'Atlantique, préparant ses expéditions sur l'île de Bretagne en 55 et 54 avant JC.

Ces bateaux, emblématiques des populations maîtrisant cet espace maritime de Manche-Atlantique, nous sont connus par les descriptions faites par César, Strabon et Dion Cassius, qui décrivent des bateaux à fond plat adaptés à l'échouage, présentant une charpente massive en chêne assujettie par des clous de fer, une poupe et une proue relevées susceptibles d'affronter les vagues. Les voiles sont en peaux minces et souples, une chaîne retient le mouillage et un calfatage étanchéifie le bordé. Nous ne disposons pas de documents iconographiques représentant ces bateaux, et aucune épave correspondant à cette bataille navale n'a pu à ce jour être identifiée, dans le contexte d'une grande rareté des épaves anciennes en Atlantique par rapport à la Méditerranée, en raison de conditions de conservation défavorables (marées, courants, faibles profondeurs...).



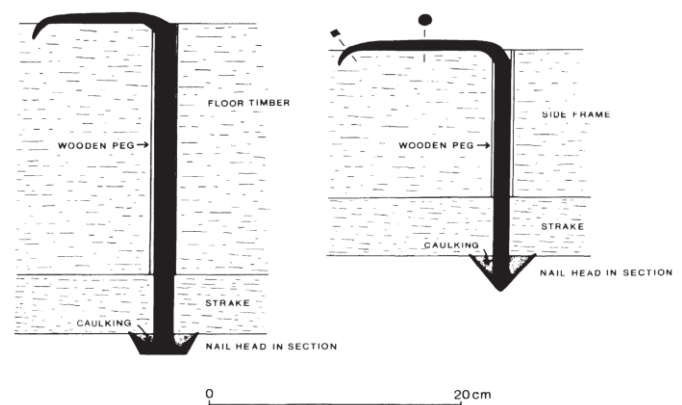
Les sources archéologiques : Epaves de Blackfriars, New Guy's House, Barland's farm et Guernesey

Cette tradition de construction romano-celtique, inscrite dans la période romaine et l'espace géographique celtique est définie par des bateaux à fond plat (sole), sans quille, présentant une charpente massive qui dessine l'amorce des formes du bateau et dont l'assemblage précède l'assemblage de la coque. Les bordés sont fixés sur la charpente par des clous de fer, sans assemblage des bordés entre eux. Enfin, le mât est implanté nettement en avant du milieu du bateau (ce qui soulève des questions aujourd'hui non résolues sur le type de gréement de ces bateaux décrit par les auteurs classiques comme ayant un bon comportement à la mer).



Les sources historiques : Jules César, Dion Cassius et Strabon

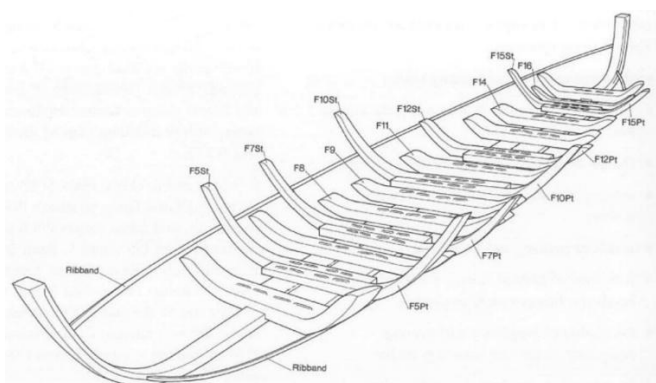
Cependant, 4 épaves maritimes découvertes ces dernières décennies dans des estuaires et des ports, plus favorable à la conservation des épaves, ainsi que de nombreuses épaves fluviales ont permis aux archéologues de décrire une tradition architecturale navale très proche des descriptions de Jules César.



Assemblage par clou repliés à 180 degrés sur les bateaux romano-celtiques

Cette tradition de construction dite « proto-membrures premières » s'oppose point par point aux traditions méditerranéennes contemporaines, qui privilégiaient un assemblage en premier de la coque, les bordés étant reliés entre eux par une menuiserie complexe de tenons et mortaises, et la charpente n'étant insérée que secondairement afin de rigidifier la construction. Ce type de construction romano-celtique

est également radicalement différent de la construction nordique à clin retrouvée sur les « drakkars », par ailleurs bien ultérieure. La tradition romano-celtique apparaît ainsi précurseur de l'architecture navale européenne traditionnelle, basée sur l'assemblage préalable de la charpente axiale et transversale du bateau, qui définit les formes de coque, et qui ne se généralisera qu'à la fin du Moyen-Age.



Principe de construction romano-celtique : reconstruction de l'épave de Barland's farm

Ainsi, ce projet de « bateau des Vénètes », basé sur des sources historico-archéologiques désormais bien établies, apparaît à la fois emblématique de cette époque historique de transition qui définit encore notre monde d'aujourd'hui, et permettra de restituer à ces peuples d'Armorique une partie de leur histoire que l'Histoire avait effacée.

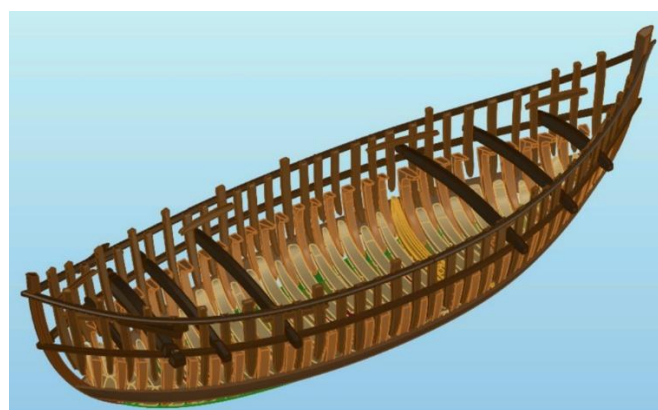
La démarche

Après une première phase de recherche documentaire et historique ayant donné lieu à plusieurs publications dans des revues spécialisées, une maquette d'étude à l'échelle 1/10 basée sur les 3 épaves les plus complètes (Blackfriars 1, découverte à Londres, Barland's farm, découverte au Pays de Galles et St Peter's port, découverte dans le port de Guernesey) a été réalisée dans l'atelier de modélisme naval de l'association les Vieilles Voiles de Rhuy, spécialisée dans la rénovation et la restauration de vieux gréements. Cette maquette a permis de conforter certaines hypothèses, notamment sur l'assemblage des bordés et de la charpente. Une étude hydrostatique théorique a été réalisée en collaboration avec Yann Philippe, architecte naval, permettant, sur les hypothèses de forme de carène et de déplacement retenues, de valider les capacités hauturières du projet.



La maquette du bateau des Vénètes en cours de construction

Un premier projet, portant sur un bateau de 15 m de long, comparable en dimensions aux 3 épaves les plus complètes dont la longueur hors-tout était comprise entre 11.40 m et 25 m, a été dessiné en partenariat avec Loïc Siat, charpentier naval, gérant du Chantier de la Bascatic, avec une validation des plans par l'architecte naval François Vivier.



Premier projet de bateau des Vénètes de 15 m

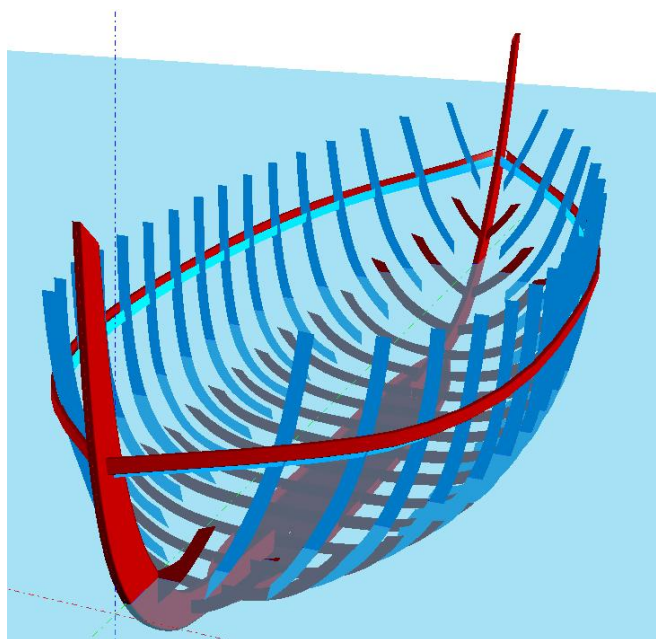
Ce projet de construction au sein d'un chantier naval traditionnel d'un bateau de grandes dimensions n'apparaissant pas réaliste au plan financier, un deuxième projet d'un bateau de 10 m réalisé au sein d'une association a vu le jour. La diminution de la longueur du bateau permet, outre la réduction des coûts liée à la réduction des échantillonnages, de garder un bateau transportable, permettant sa réalisation au sein du chantier naval de l'association des Vieilles Voiles de Rhuy, au Pouldu. Les plans ont été réalisés en collaboration avec l'architecte naval Vincent de Montard, afin de préparer la Déclaration écrite de Conformité réglementaire.

Ce deuxième projet s'inscrit dans le cadre d'une démarche d'archéologie navale expérimentale, visant à tester 3 hypothèses :

- Faisabilité technique de la construction d'un bateau comparable aux 3 épaves historiques, selon la tradition de construction navale romano-celtique, avec construction de type proto-membrures premières et assemblage des bordés sur la charpente par des clous repliés à 180 degrés.

- Validation d'un gréement en accord avec les données historiques et archéologiques, en particulier une emplanture du mât au 1/3 avant du bateau, compatible avec des performances de navigation minimales sur cette coque dépourvue de quille et de dérive.

- Comportement à la mer et capacités de navigation semi-hauturière.



Le projet de bateau des Vénètes de 10 m

La construction utilisera les techniques de charpente navale traditionnelle lorsqu'elles seront adaptées, y compris l'utilisation des outils électriques lorsqu'ils reproduisent les fonctions d'outils manuels (le débitage du bois était réalisé à la scie et non par fendage chez les gaulois par exemple). La partie expérimentale correspondra aux techniques spécifiques dont il faudra retrouver les caractéristiques (assemblage par clous traversant des gournables (grosses chevilles de bois) par exemple). A ce titre, le chantier sera l'objet d'ateliers éducatifs permettant la découverte de

l'univers maritime de l'époque celto-romaine, des techniques d'architecture navale et de leur évolution.

La démarche expérimentale ne s'arrêtera pas à la construction, puisqu'il s'agira bien de réaliser une « hypothèse flottante », et de valider le type de gréement et les capacités de navigation, l'objectif final étant de présenter le bateau lors des différentes manifestations maritimes.

Ce projet est soutenu par la région Bretagne, le département du Morbihan, la communauté de communes Golfe du Morbihan Vannes Agglomération (GMVA) et la ville de Vannes et bénéficie d'un fort enthousiasme de la population locale. L'association Mor er Wenediz est déclarée comme association d'Intérêt Général. Un premier financement a permis de d'assurer la première phase technique préparatoire (plans du 1er projet de bateau de 15 m HT, étude hydrostatique, réalisation d'une maquette au 1/10, adaptation des plans pour le projet actuel d'un bateau de 10 m HT, installation du chantier). Le budget final estimé est d'environ 100 000 €. L'installation du chantier et l'achat de la 1ère tranche du bois nécessaire sont prévus au Printemps 2026.