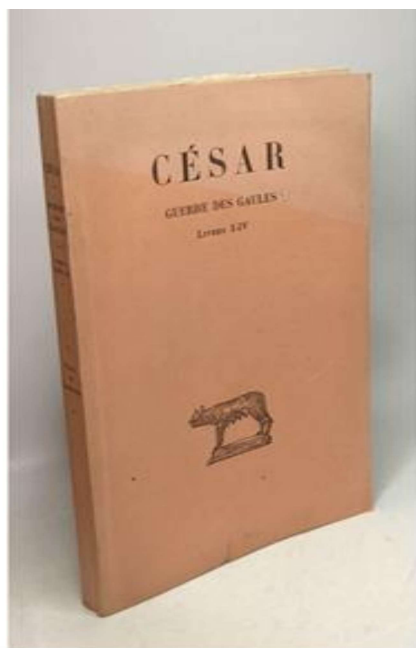


Les étapes des travaux de l'association Mor Er Wenediz pour la construction d'une réplique d'un navire vénète du 1^{er} siècle avant J-C.

I - Recherches en archéologie comparée : 2023-2025

Un premier travail a été de rechercher les épaves, scientifiquement explorées, dont la description se rapprochait de la description par César du navire vénète. Un consensus des meilleurs archéologues nous a permis de nous focaliser sur quelques épaves (l'épave Blackfriars 1 à Londres, une autre dans la baie de Wissant dans le Pas-de-Calais, une autre à Guernesey...) datant de l'époque romaine, soit un siècle ou deux plus tard. Était-il alors légitime de s'inspirer d'épaves plus tardives ? L'architecture navale a peu évolué à ces époques et il est probable que les Romains ont répliqué les navires vénètes qui les avaient impressionnés pour constituer leur flotte de la Manche, la *classis britannicae*. On a pu ainsi disposer d'études très précises qui ont servi de références.



Une première prévalidation de plans provisoires établis à partir de l'archéologie a été faite par Yann Philippe, ingénieur-architecte naval au chantier Laïta Sailing à Quimperlé, en utilisant les logiciels d'études d'hydrostatique, remplaçant aujourd'hui certains tests en bassin de carène ; les résultats de ces travaux (plans provisoires et tests) ont donné lieu à cinq publications dans des revues spécialisées pour être ouverts à l'avis de la communauté scientifique. Ces premiers travaux ont permis de passer à l'étape suivante, une maquette d'étude au 1/10^{ème}.

II – Fabrication d'une maquette d'étude au 1/10^{ème} : 2024-2025

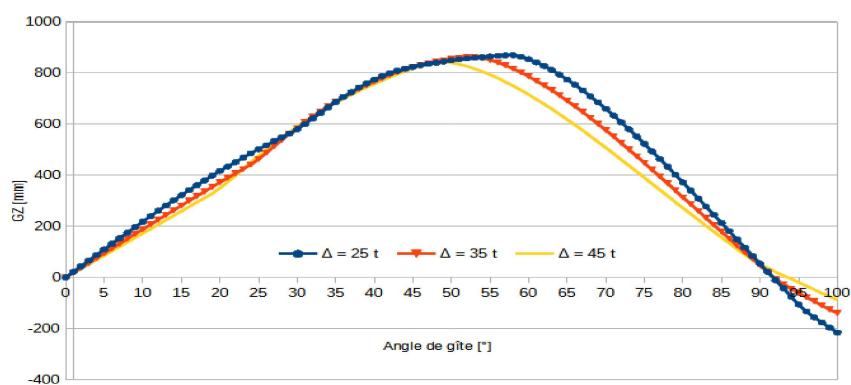
En effet, la démarche classique en archéologie maritime consiste ensuite à réaliser une maquette d'étude, en général au dixième. Cela permet de valider ou modifier les hypothèses architecturales, quitte à défaire et refaire la maquette plusieurs fois pour tester les options possibles. La construction

d'une telle maquette par l'association Mor Er Wenediz.56 a été réalisée à l'atelier de modélisme de l'association des Vieilles Voiles de Rhuys à Sarzeau, elle a nécessité quelques milliers d'heures de travail. Cette maquette est aujourd'hui exposée au Centre d'Interprétation du Patrimoine de l'Hôtel de Limur à Vannes.



III – Premiers plans provisoires : 2025

Suite aux travaux antérieurs, des plans ont pu être établis par L.Siat pour un navire estimé à 15 mètres. Le principe en est une construction sur sole, protomembrure première, avec une coque en chêne, un mât unique et une voile carrée. Une prévalidation de ces plans a été de nouveau faite par Yann Philippe ; les courbes ci-dessous montrent par exemple l'incidence du poids total (navire + cargaison) sur la stabilité du navire.



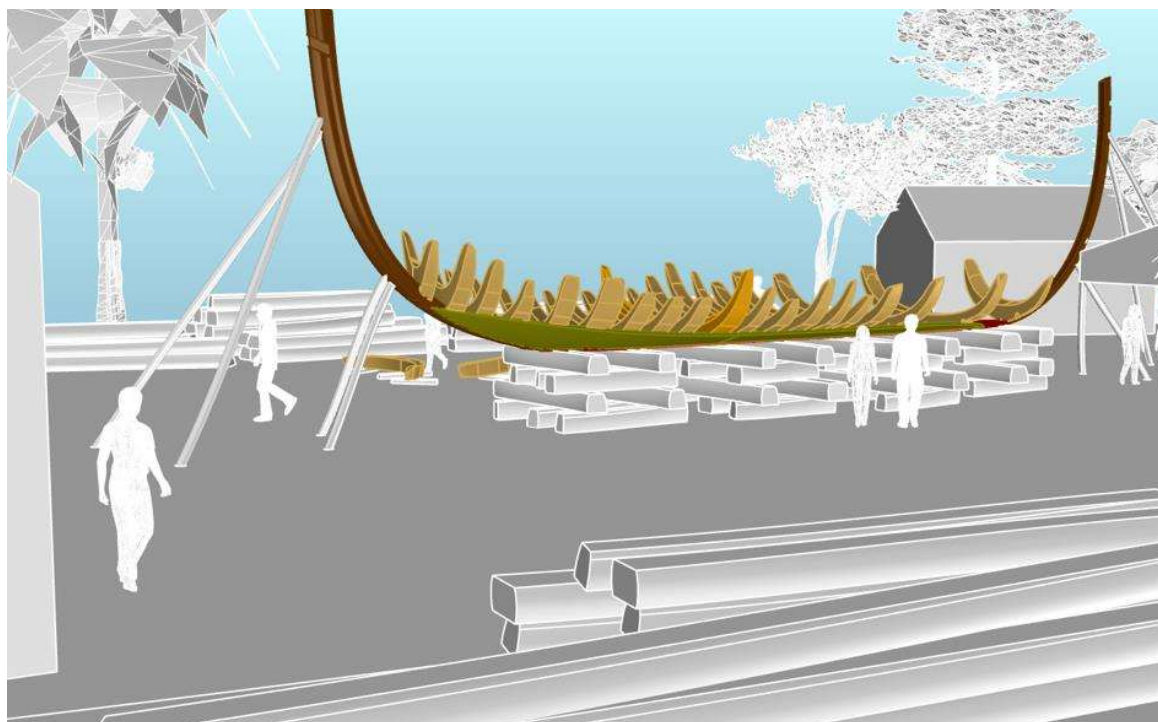
IV – Nouvelle étape d’archéologie expérimentale : 2026

Les travaux d’archéologie restent muets sur plusieurs aspects de l’architecture et du gréement. Avant de construire une réplique de taille supérieure correspondant à celle des navires armés au commerce hauturier ayant, vraisemblablement, fait partie de la flotte de la bataille, une étape supplémentaire d’archéologie expérimentale se révèle nécessaire pour préciser certains aspects comme la position du mât, la surface de voile, l’angle de remontée au vent, la fixation des avirons de gouverne... Cette étape sera réalisée sur un navire de 10 m qui pourra aussi représenter le navire vénète dans les nombreuses manifestations du patrimoine navigant du Ponant. Une évaluation financière détaillée de cette étape de construction a été réalisée. La mise au point du forgeage des clous (environ 1000) a été réalisée.

Pour la construction de cette réplique navigante, un inventaire précis de toutes les pièces de bois a été réalisé en vue de la commande aux forestiers. Cette commande a été faite en juillet 2026 pour une livraison en octobre ; elle comporte tous les bois tors qui relèvent d’une fourniture très spécialisée et la plus grande partie du bois (>60%) nécessaire à la construction. En 2026, les gabarits de chaque pièce en taille réelle ont été tracés. La préparation du site de construction a été lancée au printemps 2026 dans le cadre de l’accord signé entre Mor Er Wenediz et les Vieilles Voiles de Rhuy signé lors de la Semaine du Golfe 2025 en vue de l’utilisation de l’atelier de charpenterie de marine au Pouldu (commune de Sarzeau).

V – Lancement du chantier : 2026-2027

La première livraison de bois en octobre 2026 permettra le démarrage immédiat de la construction. Fin 2027, la sole, les varangues, les allonges et les membrures ainsi que le début du pontage devraient être achevés.



Au printemps 2026, un film vidéo de présentation du projet a été lancé avec Visualbzh à Vannes et devait être achevé pour l’ouverture du chantier.

VI – Achèvement jusqu’à la mise à l’eau : 2028-2029

Les années 2028-2029 vont permettre l’achèvement de la coque, la pose du mât, la confection du gréement, l’indispensable motorisation... et le classement BIP.

Le navire devra ensuite permettre les tests en archéologie expérimentale (notamment la capacité de remontée au vent et la VMG) comme cela a été rigoureusement fait sur les navires vikings reconstruit à Roskilde au Danemark.

L’ultime étape sera l’exploitation de ce navire à des fins culturelles et patrimoniales, avec notamment des participations aux rassemblements de vieux gréements et des actions pédagogiques vers le monde scolaire comme cela a déjà été initié à l’île d’Arz et à Locmariaquer.
