

La bataille navale et le bateau vénète

Le présent dossier résulte des études réalisées en archéologie comparée, de l'étude effectuée par Loïc Siat (charpentier de marine, Chantier de la Bascatic) pour l'association Mor Er Wenediz, des tests d'hydrostatique sur ordinateur réalisés par Yann Philippe, ingénieur-architecte naval, et bien sûr de la description du navire vénète par Jules César dans le livre 3 de *La guerre des Gaules*. Les illustrations ci-après sont dues au travail de Loïc Siat.



Pourquoi une bataille navale ?

Dans le livre III de la Guerre des Gaules, Jules César justifie cette bataille par la volonté de punir les Vénètes d'avoir gardé comme otages quelques émissaires romains venus acheter du blé. Cette explication n'est pas crédible car cette bataille navale avait commencé à être préparée bien avant cet incident commercial. La réalité historiquement probable est que César, déjà en tension avec Crassus et Pompée, voulait réaliser un « coup politico-médiatique » avec la conquête de l'Angleterre (l'île de Bretagne). Mais la Manche était sous le contrôle des navires gaulois, ceux notamment de la « route de l'étain » entre l'Armorique et le Pays de Galles. Il fallait détruire cette flotte et donc préparer et engager une bataille navale.

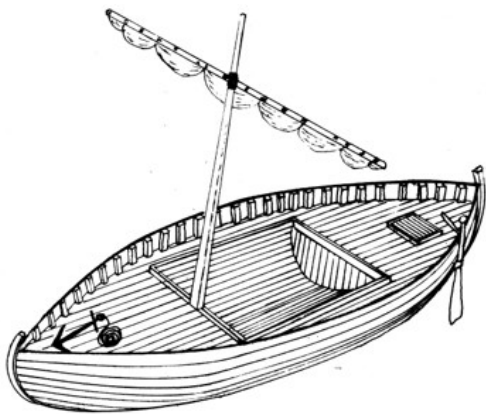
Pendant que César faisait construire des galères (près de 400 affirme-t-il) chez ses alliés Pictons et Santons (estuaire de la Loire), les gaulois réunissaient leurs forces navales, probablement dans le Golfe du Morbihan à Locmariaquer (alors port principal du Golfe) ; du fait de ce regroupement et de la localisation de la bataille (très probablement en baie de Quiberon), cette flotte coalisée a été qualifiée de « Vénète » par César. La bataille, perdue à cause d'une chute de vent donnant l'avantage aux galères par rapport aux voiliers, a eu lieu en 56 avant notre ère.

Du fait de l'enjeu de cette bataille, César devait être présent avec des troupes terrestres, c'est d'ailleurs ce qu'il affirme. La flotte des galères était sous le commandement de Brutus. Une autre

issue de ce combat naval au profit des Gaulois aurait sans doute changé le cours de l'Histoire de l'Europe.

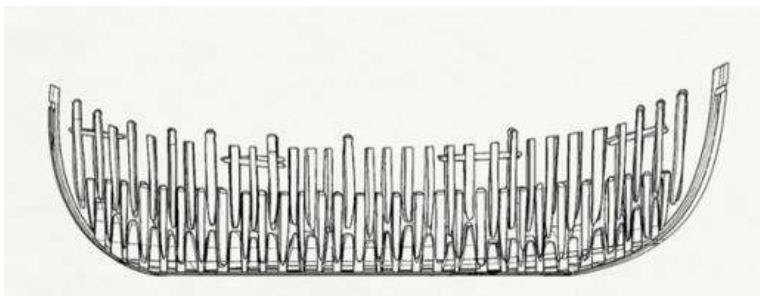
Les navires gaulois coalisés

Les neuf siècles compris entre l'an 800 av. J.-C. et l'an 100 apr. J.-C. représentent un vide dans l'archéologie maritime de la côte atlantique. On ne dispose d'aucune épave identifiable comme vénète, leur intégrité sur le littoral de la Bretagne ne pouvant sans doute résister aux attaques de la mer à faible profondeur. Plusieurs navires fluviaux ou d'estuaires ont été retrouvés dans des milieux plus protégés et c'est sur eux que certains archéologues s'appuient pour restituer l'architecture du navire vénète décrit par Jules César. Les plus citées de ces épaves sont Blackfriars 1 retrouvée à Londres, une épave trouvée à Guernesey ou Port-Berteau II trouvée dans la zone maritime de la Charente.



Reconstitution de l'épave Blackfriars 1

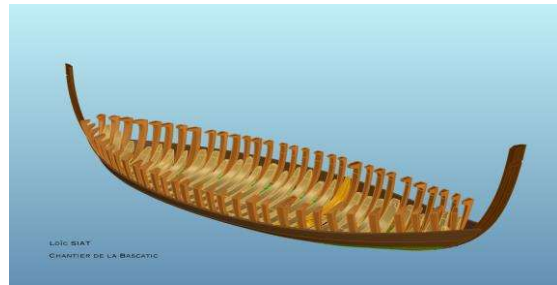
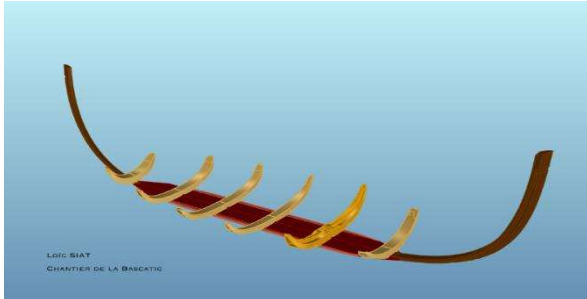
En fonction de ce que l'on sait et de ce que l'on peut déduire des connaissances archéologiques, le navire voilier vénète serait un navire marchand original, construit en chêne, sur sole, à franc-bord, avec un creux important, la proue et la poupe relevées. Son architecture qualifiée de « proto-membrure première », c'est-à-dire avec des alonges actives fixées aux varangues et d'autres non fixées, est très différente de celle des navires méditerranéens comme de ceux plus tardifs de Scandinavie. C'est une étape intermédiaire dans l'évolution de l'architecture navale depuis le bateau monoxyle (taillé dans un tronc unique) jusqu'au navire construit sur quille « membrure première » ; et également dans l'évolution des navires fluviaux ou d'estuaire vers des navires hauturiers. Il n'y aurait eu qu'un seul mât avec une voile carrée en peau. Un ou deux avirons de gouverne permettaient de contrôler la route. Les navires vénètes devaient utiliser des ancres et des chaînes de mouillage en fer, ce qui serait une caractéristique très en avance sur leur époque.



Reconstitution de L.Siat pour Mor Er Wenediz

Architecture du voilier vénète, proto-membrure première.

La charpente axiale est composée de la sole, de l'étrave (proue) et de l'étambot (poupe), ces deux derniers éléments viennent se glisser dans des encoches découpées dans la sole, sans aucun assemblage ; ils sont liés par clouage dans les premières varangues posées et clouées à la sole.



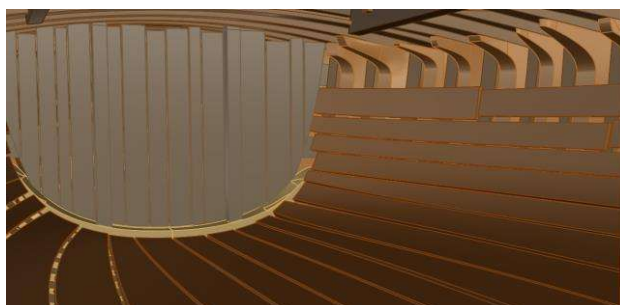
La varangue d'emplanture de mât est la pièce la plus spectaculaire et importante retrouvée sur les épaves analogues, elle témoigne d'une certaine technicité des charpentiers de l'époque.

Les allonges sont intercalées entre chaque varangue. Leurs associations constituent une sorte de « proto-membrure ». Leurs largeurs sont également variables, selon les arbres trouvés. L'épaisseur reste cependant plus homogène afin de pouvoir clouer régulièrement le vaigrage et le bordage. Selon les contraintes, ces allonges peuvent être actives ou passives.

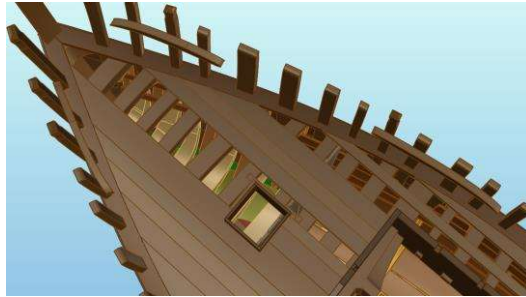
Les bordés (posés « à franc-bord ») sont peu nombreux après le bouchain. Les planches sont larges, légèrement coffrées pour épouser les allonges. L'extérieur restera « à facette », compte tenu de l'impossibilité de lisser la coque avec toutes les têtes de clous coniques qui dépasseront une fois les bordés fixés. Le bordage se termine par la fixation des préceintes suite à l'arasement des barrots.



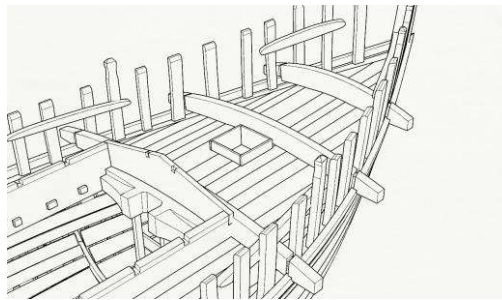
Le vaigrage recouvre entièrement la cale, et se trouve être cloué à la charpente transversale. Des cloisons permettent d'empêcher le ripage du chargement lors des navigations, et son maintien au centre du bateau. Elles créent également des espaces aux extrémités pour l'équipage ou les équipements de rechange et de sécurité.



Le pont est une partie du bateau dont il ne reste aucun vestige dans la plupart des épaves explorées. Il s'agit donc d'une interprétation de différentes techniques antiques. Le choix a été fait d'un pont simple, fait de planches droites plutôt larges clouées.

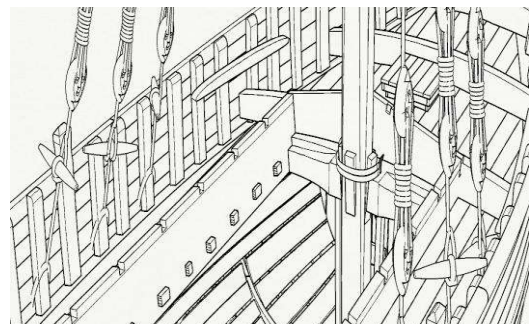
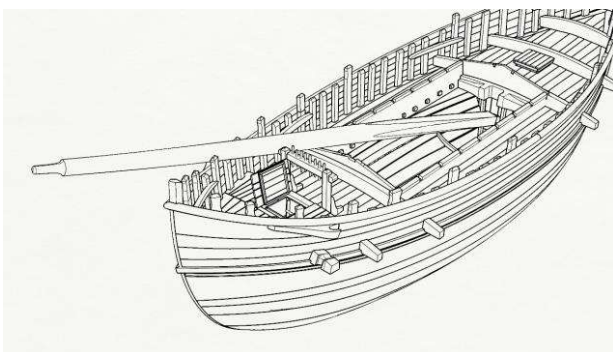


Les baux de pont sont les pièces les plus controversées de cette hypothèse. On sait qu'elles existaient sur les voiliers cargos romains un ou deux siècles plus tard, et Jules César a décrit des poutres d'un pied d'épaisseur à bord des navires vénètes. Ces baux traversants sont posés transversalement au-dessus du pont ; ce seraient des pièces très importantes pour bloquer l'ouverture du maître-bau. En effet, le poids important du chargement ne demande qu'à faire ployer la sole, refermer l'étrave et l'étambot, et écarter les préceintes.

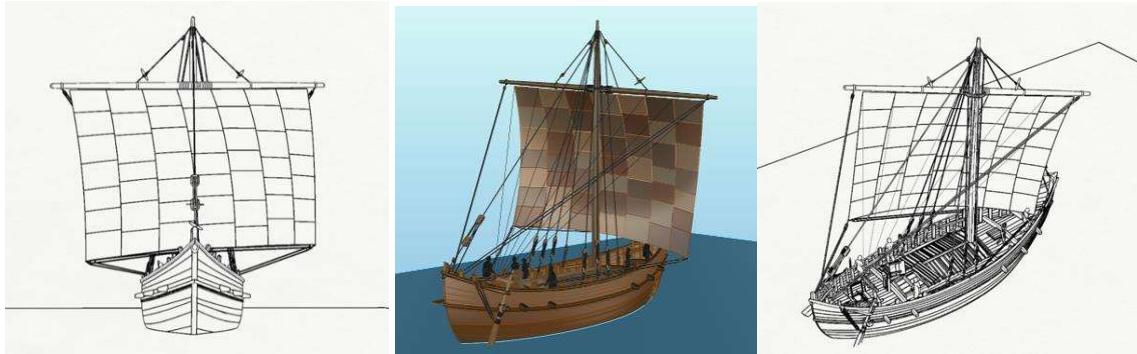


Les avirons de gouverne et le poste de barre : l'hypothèse a été retenue de disposer d'un aviron de gouverne disposé de chaque côté de la poupe. Ces avirons peuvent être relevés en position neutre lorsque l'on navigue «gîté» sur un bord, au mouillage, ou à l'échouage.

Le mât et le gréement : la position du mât est discutée et variable selon les épaves retrouvées. Il vient se glisser dans la trémie centrale et se loger dans la varangue de pied de mât. Il est hissé à l'aide de chèvres, et maintenu en place par un étai et un pataras, raidis par palans. Trois haubans de chaque côté, tendus par des caps de mouton ou des moques de type antique, sont tournés autour des pieds de jambettes sous la bourlingue des baux. Enfin, le mât est enserré dans son étambrai par une chaîne lâche crochetée sur des clous retournés, puis bridé par des coins en bois.



Le plan de voilure a été choisi d'opter pour une forme de voile carrée comme dans les navires de l'époque pendant des siècles, et surtout compatible avec la position avancée du mât. Pour faciliter l'utilisation par un équipage réduit, un système de ris par cosses cousues dans la voile a été privilégié. La vergue et la voile sont envoyées en haut du mât par un palan situé au-dessus des capots. Les écoute sont démultipliées, mais surtout doublées, afin de pouvoir symétriquement inverser le point d'écoute et le point d'amure d'un bord à l'autre sans risquer de violents fasseillages.

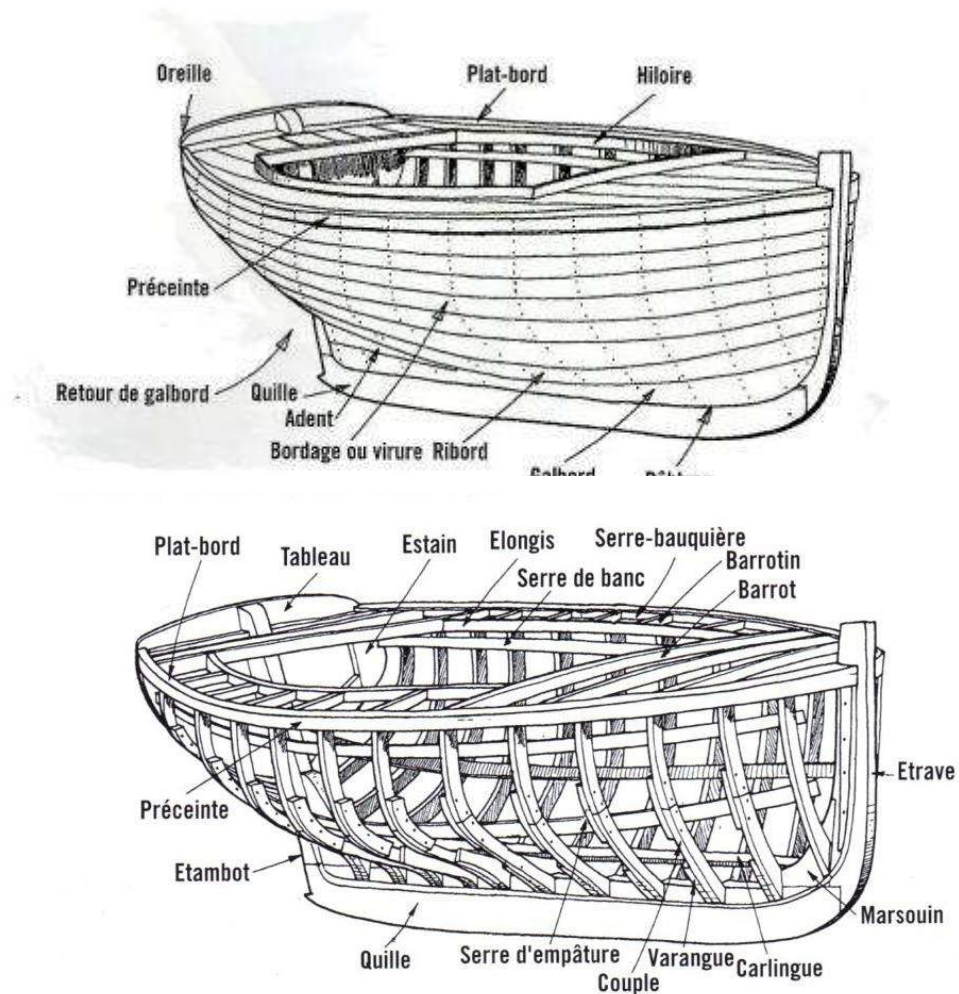


Le traitement des bois, et le calfatage : sur les épaves analogues ont été retrouvées des traces de calfatage entre les bordés, fait à cette époque de copeaux de bouleau et de noisetier mêlés à de la résine de pin (pour le Blackfriars) et d'algues selon le descriptif du bateau vénète par César. Le choix de reconstitution archéologique pourra être fait de recréer le procédé original, ou bien d'opter pour un calfatage classique, en tresse de chanvre ou de coton, ou encore à l'étoupe. Par contre, sous la flottaison, il semble impossible aujourd'hui de déroger à l'utilisation extérieure d'une peinture antifouling moderne, qui protégera le bateau de mollusques et gardera sa coque propre de toute installation d'algues et coquillages durant la saison.

Les clous : éléments parmi les plus particuliers du navire vénète, signature technique des bateaux armoricains antiques, les clous recourbés sont essentiels à la bonne tenue des pièces du bateau entre elles. Il s'agit de clous retournés en fer forgé, selon une technique bien particulière de formes uniques et de longueurs variées. Les allonges sont d'abord percées puis chevillées en bois pour limiter leur fente et augmenter l'étanchéité autour du clou. Cette cheville et le bordé sont ensuite reperlés par l'intérieur, légèrement et plus étroitement que le diamètre du clou. Le clou de section cylindrique est envoyé par l'extérieur, la pointe est rabattue à 90° lorsqu'elle dépasse de quelques centimètres, puis la tête est envoyée contre la coque tout en prenant soin d'y ajouter un mélange d'étanchéité dans sa partie creuse. Enfin, le clou est complètement rabattu dans l'allonge, de façon à y planter l'extrémité pointue recourbée dans un premier temps.



*Termes techniques de construction navale
(schémas pour une construction membrure première)*



Source : Chasse Marrée Hors Série n°1H été 2006