

Béat ARNOLD

Synthèse méthodologique

Mon intervention sera subdivisée en deux parties.

La première, où l'on m'a demandé de présenter une synthèse méthodologique, correspondra plutôt à une approche historique, puisque les travaux développés dans le cadre de ce colloque s'inscrivent, en fait, dans une longue tradition, où sont intimement liés observations ethnographiques et fouilles archéologiques, afin d'essayer d'aborder une des constructions les plus sophistiquées élaborées par l'homme, à savoir un bateau ou un navire.

Ainsi en 1777 déjà, J. Le Roy trace des parallèles avec les constructions navales extra-européennes. La publication magistrale de l'amiral Pâris, en 1843, constituera toutefois l'étape fondatrice majeure. Il faudra ensuite attendre près d'un siècle pour voir paraître, par exemple, les publications de H. Suder (1930) ou de J. Hornell (1946).

L'archéologie aussi fera d'emblée une entrée remarquable, avec la publication exemplaire des embarcations fouillées en Scandinavie, à Nydam (1865, 1866) et Gokstad (1882).

L'année 1972 constitue indubitablement un moment charnière, induisant une nouvelle impulsion dans le domaine de l'archéologie navale, avec la publication de l'ouvrage « Ships and Shipyards. Sailors and Fishermen » et la création d'un périodique permettant un échange diversifié entre chercheurs d'horizons très différents, le « International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration », stimulation qui sera renforcée par un congrès tenu, tous les trois ans, dès 1976, à savoir les « International Symposium on Boat and Ship Archaeology ». Ces derniers permettront aux chercheurs de se rencontrer, d'échanger leurs idées et, en particulier, de favoriser une relève auprès des étudiants. Ce sera aussi l'occasion de diversifier les approches, d'intégrer une embarcation dans les domaines les plus divers, où de se focaliser sur un volet particulier.

C'est également dans les années '70 et '80 que l'on assiste à une explosion des interventions du génie civil de grandes dimensions (en superficie et en profondeur) parallèlement à la création de services archéologiques régionaux et nationaux, démultipliant ainsi le nombre de découvertes.

Enfin, avec la construction de musées phares, tel celui de Roskilde, ou d'opérations spectaculaires comme le levage du Vasa, on assiste au développement d'une fascination du grand public, attiré émotionnellement par des objets directement compréhensibles, sans un long discours. C'est ainsi que la

médiation et la promotion culturelles vont prendre une importance de plus en plus marquée qui, indirectement, vont ainsi permettre de dégager les financements pour des opérations pas nécessairement urgentissimes, mais d'une importance capitale pour la compréhension des bâtiments anciens, à savoir la construction de répliques navigantes.

Pour conclure cette partie, j'aimerais souligner que, fondamentalement, tous ces travaux, fouilles, conservation, valorisation des résultats (et leur publication) sont surtout dépendants d'une personne ou d'une équipe, qui se sont investies sans commune mesure afin d'atteindre leurs objectifs, à l'origine utopiques dans de nombreux cas.

La seconde partie du propos sera plutôt axée sur le choix spécifique de ce colloque, à savoir de mettre en parallèle certains volets de la construction navale en Méditerranée occidentale et celle de la mer du Nord, où nous pourrions, par exemple, aborder des thèmes qui seraient intitulés :

- ligature ou couture,
- résistance relative des matériaux,
- outillage mis en œuvre,
- troncs et bordages,
- résistance longitudinale et transversale.

Autant de thèmes qui pourraient, chacun, faire l'objet d'une synthèse méthodologique.

Un regret toutefois, qui aurait notablement élargi le débat et les comparaisons, à savoir l'embarcation scandinave de l'âge du Fer de Hjortspring, à bordages cousus, notablement différente des découvertes faites à Douvres et Marseille, et ayant également été l'objet d'une réplique navigante.