

---

**Pour une histoire de l'archéologie navale. Les bateaux et l'histoire, Éric Rieth, Éditions Classiques Garnier, Paris, 2019, 431p.**

*Pour une histoire de l'archéologie navale. Les bateaux et l'histoire, Éric RIETH, Éditions Classiques Garnier, Paris, 2019, reviewed by Deborah Cvikel*

**Deborah Cvikel**

---



**Édition électronique**

URL : <http://journals.openedition.org/ephaistos/7617>

DOI : [10.4000/ephaistos.7617](https://doi.org/10.4000/ephaistos.7617)

ISSN : 2552-0741

**Éditeur**

IHMC - Institut d'histoire moderne et contemporaine (UMR 8066)

**Référence électronique**

Deborah Cvikel, « Pour une histoire de l'archéologie navale. Les bateaux et l'histoire, Éric Rieth, Éditions Classiques Garnier, Paris, 2019, 431p. », *e-Phaïstos* [En ligne], VIII-1 | 2020, mis en ligne le 30 avril 2020, consulté le 05 mars 2021. URL : <http://journals.openedition.org/ephaistos/7617> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/ephaistos.7617>

---

Ce document a été généré automatiquement le 5 mars 2021.

Tous droits réservés

---

# Pour une histoire de l'archéologie navale. Les bateaux et l'histoire, Éric Rieth, Éditions Classiques Garnier, Paris, 2019, 431p.

*Pour une histoire de l'archéologie navale. Les bateaux et l'histoire, Éric RIETH, Éditions Classiques Garnier, Paris, 2019, reviewed by Deborah Cvikel*

**Deborah Cvikel**

---

## RÉFÉRENCE

Coll. Histoire des techniques n°17, Éditions Classiques Garnier, Paris, 2019, 431p., 58 ill., glossaire, bibliographie et index, ISBN 978-2-406-08848-6

## Les bateaux et l'histoire

- 1 Le complexe technique de la construction d'un navire comprend plusieurs techniques et savoir-faire, de matières premières nécessaires à la réalisation du navire et de nombreuses personnes dispersées dans divers sites et paysages nautiques. Donc, la construction d'un navire associe compétences techniques et artistiques : depuis le moment où les arbres ont été choisis et abattus, conçus et façonnés, installés et attachés, jusqu'au moment où le navire est à flot. L'étude de la construction de navires, en particulier lorsqu'elle est basée sur l'archéologie sous-marine, est difficile. La fouille sous-marine d'une épave est une tâche coûteuse et exigeante. L'archéologue naval doit travailler en tenant compte des contraintes de temps et de météo et fournir non seulement une description détaillée des vestiges archéologiques, mais également la reconstruction du navire d'origine, de la vie à bord et de son parcours de navigation. Quel âge a ce domaine d'étude ? L'archéologie navale est considérée comme une

discipline jeune, âgée d'environ 70 ans mais, comme le montre Éric Rieth dans son nouveau livre : *Pour une histoire de l'archéologie navale. Les bateaux et l'histoire*, les racines de cette discipline remontent au XVI<sup>e</sup> siècle.

- 2 Basée sur les sources préliminaires et une bibliographie exhaustive, l'ouvrage de Rieth entraîne le lecteur dans un fascinant voyage au fond de l'historiographie de l'archéologie navale. Pour ce faire, il s'appuie sur « le savoir technique et l'expérience pratique indispensables à la critique de sources antiques » (p.73). Chercheur émérite au CNRS depuis 2015, É. Rieth poursuit ses recherches au LaMOP (Laboratoire de médiévistique occidentale de Paris) et enseigne l'archéologie nautique médiévale et moderne à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. Il est responsable du département d'archéologie navale du musée national de la Marine de Paris. Savant érudit ayant beaucoup d'expérience comme archéologue nautique et marin, l'auteur possède les connaissances techniques et l'expérience pratique nécessaires pour approfondir l'étude du développement de l'archéologie navale au fil du temps, en tenant compte des différents courants de pensée. Par conséquent, le titre et le sous-titre de ce livre traduisent bien son contenu.
- 3 Le livre, préfacé par Patrice Pomey, comprend sept parties. Dans l'introduction, l'auteur place l'origine de son livre dans les débats qui ont eu lieu lors des Journées d'Archéologie Navale qui se sont déroulées au Musée national de la Marine à Paris entre 1982 et 1989. Ces séances ont été organisées par Éric Rieth en collaboration avec Jean Boudriot, architecte et historien notable de l'architecture et de l'artillerie navales du XVIII<sup>e</sup> siècle. C'est au cours de ces sessions que l'auteur a présenté ses études historiographiques sur la Renaissance et son influence sur le domaine de l'archéologie navale. C'est aussi au cours de ces mêmes séances que Patrice Pomey a élaboré et présenté le concept du principe et des méthodes de construction des navires. L'objet de ce livre est de retracer l'histoire d'un domaine d'études qui fait maintenant partie des sciences humaines (p.23).

## Comprendre historiquement la mécanique des rames

- 4 La première partie, *Un Environnement Particulier*, emmène le lecteur à Venise, au XVI<sup>e</sup> siècle, avec ses arsenaux et ses chantiers navals, et à la naissance de l'archéologie navale. En discutant de la construction des galères, l'auteur se demande si la quantité de données à mémoriser par les constructeurs de navires de l'époque était un obstacle qui a conduit à sa mise par écrit. L'inventaire des données reflète-t-il des pratiques techniques de construction ? N'a-t-il pas pu être reconstitué pour indiquer plus clairement les distinctions prétendument opérantes entre une culture technique savante propre à la construction par l'État dans les arsenaux, et une tradition considérée comme relative aux chantiers navals privés ? (p.39). Les manuscrits de cette période, tels que ceux du galérien Michael de Rhodes et de Baldissera Drachio, amiral de l'arsenal, fournissent des informations précieuses, ainsi que les travaux de l'ambassadeur de France à Venise, Lazare de Baïf, qui a étudié les galères, concentré sur la disposition de leurs rames et la « mécanique des rames » basée sur des textes anciens et une iconographie limitée. Vers la fin de ce chapitre, É. Rieth souligne qu'un navire n'est jamais composé de la superposition et de l'accumulation d'un ensemble d'éléments architecturaux isolés les uns des autres, mais qu'il s'agit plutôt d'une structure organique où chaque ensemble d'éléments contribue à la construction de la

configuration générale (p.57). Selon Rieth, la « méthode historique » de Baïf était innovante. Ainsi, en donnant une légende pour les divers éléments d'un navire à chaque document reproduit, il a contribué à la création d'une terminologie nautique (p. 60).

- 5 La discussion autour de la « mécanique des rames » se poursuit dans la deuxième partie, *Encore et Toujours les Galères Antiques*, mais avec des approches renouvelées. L'historiographie des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles est dominée par les hommes de la Marine, tel Boureau-Deslandes et par les savants, tel Le Roy. André François Boureau-Deslandes (1690-1757), commissaire général de la Marine à La Rochelle, puis à Brest, un officier de plume donc, n'avait aucune expérience pratique en tant que marin, mais il était un homme de culture maritime et possédait une connaissance théorique de l'architecture navale. Dans son essai sur les anciennes galères de guerre, il fut le premier à présenter une critique historique, en préconisant la méthode comparative pour mettre fin à l'ambiguïté des textes anciens, et en interrogeant ces écrits sous la forme de « questions » (une objection) et d'une réponse (p.78). Enfin, il pose en « mécanicien » l'analyse du système de vogue des galères antiques, notamment les trirèmes (p.77). Julien-David Le Roy (1724-1803), un architecte renommé, appartient à ces « nouveaux acteurs de la recherche », archéologues et historiens qui s'affirment au XVIII<sup>e</sup> siècle (p. 83). Ce passionné d'archéologie devint un véritable « praticien, théoricien et historien de l'architecture grecque » (p.84). Fort de ses compétences d'architecte du bâti, il développa une méthode d'analyse de l'architecture navale ancienne, à laquelle il consacra environ la moitié de ses publications. « Attentif à la notion de progrès », il développa l'étude des galères « dans le cadre d'un évolutionnisme techno-architectural » (p.84), une perspective alors totalement neuve.

## Augustin Jal et l'« école française d'archéologie navale »

- 6 Au XIX<sup>e</sup> siècle, « de nouvelles sources et méthodes », viennent enrichir l'analyse, iconographie d'une part, programme expérimental d'archéologie navale, d'autre part. L'iconographie passa difficilement d'un statut de suspicion à celui de source à part entière. Le changement notable intervint au début du XX<sup>e</sup> siècle, avec la photographie, qui s'affirma une source d'informations fondamentale pour l'analyse critique (p.95) et donna deux ouvrages de référence, celui de Friedrich Moll, *Das Schiff in der Bildenden Kunst vom Altertum bis zum Ausgang des Mittelalters*, paru en 1929 ; celui de Lucien Basch, *Le musée imaginaire de la marine antique*, paru en 1987 qui croise l'étude iconographique, l'analyse des sources historiques, et l'approche ethnographique, dans une perspective d'architecture navale comparée (p.96).
- 7 En France, le premier programme expérimental d'archéologie navale est lancé en 1861 par le polytechnicien Henri Dupuy de Lôme (1816-1885) et Augustin Jal (1795-1873), historiographe officiel de la Marine depuis 1852. Les deux hommes œuvrèrent à la reconstitution d'une trirème athénienne du V<sup>e</sup> siècle avant J-C (p.99-105). Lui fait écho en 1987, le programme de construction de l'*Olympias*, une trière athénienne des IV<sup>e</sup>-V<sup>e</sup> siècle avant J-C, un programme piloté par John S. Morrison (1913-2000), professeur de grec ancien, premier président du *Wolfson College* de Cambridge, et John Coates (1922-2010), architecte naval en chef de l'Amirauté britannique. La conception de l'un et l'autre navire ne pouvait reposer sur des vestiges archéologiques, qui faisaient

défauts, aucune n'ayant été retrouvée jusqu'à présent ; ce sont « des hypothèses flottantes » reposant sur des sources écrites et iconographiques (p.105). La principale différence entre ces deux navires réside dans le fait que celui de Lôme et Jal a été construit selon les techniques de construction navale du XIX<sup>e</sup> siècle (membrure première), tandis que celui de Morrison et Coates s'est appuyé sur la méthode de construction ancienne (bordé premier), avec les bordages fixés par un système de tenons chevillés dans des mortaises. Lôme et Jal, *in fine*, ont ouvert la voie « à une authentique méthode de recherche en archéologie navale » (p.107).

- 8 Dans la troisième partie, intitulée *Moyen Age*, Éric Reith s'appesantit, entre autres, sur les travaux de ce qu'il appelle « l'école française d'archéologie navale » (p.123-140), qui a mis un accent particulier sur les sources historiques. On y retrouve Augustin Jal, surnommé le « père de l'archéologie navale », à la suite de la publication d'*Archéologie navale* en 1840 et du *Glossaire nautique* en 1848, deux ouvrages liés à son administration des archives marines. Fait nouveau, Jal situe ses recherches dans le cadre d'une histoire technique des navires en tant que « machines », terme qui apparaît pour la première fois sous la plume d'un historien de la marine. « Son choix affiché de faire une histoire technique de l'architecture navale prend appui sur une méthode de recherche que Jal définit de la manière suivante : « ...la langue d'abord..., le vaisseau ensuite, enfin l'histoire » (p.127). L'auteur voit en Jal, traditionnellement considéré comme un historien classique dans la tradition savante de son époque, un visionnaire qui, outre l'archéologie navale expérimentale, officialisa « l'archéologie du mot et de l'image » (p. 139) et préconisa l'étude des vestiges archéologiques par la fouille en tant que méthode scientifique permettant d'obtenir des données historiques (p.140).

## L'amiral Pâris et l'ethnographie nautique

- 9 Dans la quatrième partie, *La Découverte des Bateaux des Autres Cultures Nautiques Européennes et Extra-Européennes*, Rieth analyse le chemin qui mena les savants des XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles, du regard sur les « curiosités architecturales » à l'analyse des « singularités architecturales », susceptibles de comparaison avec les « singularités architecturales » européennes (p.155-165). Un « discours ethnographique » s'esquisse alors (p.167-176), qui trouve, en son centre, au XIX<sup>e</sup> siècle l'amiral François-Edmond Pâris (1806-1893), auteur, entre autres, d'un *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens* (1843) et des *Souvenirs de marine conservés* (1882-1908). Admiratif des architectures navales océaniques, qu'il avait découvert lors de ses nombreuses expéditions, Pâris développe une méthode d'analyse neuve et pertinente, en initiant une nouvelle approche des bateaux. Son *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens* « constitue un authentique manifeste scientifique en faveur de l'étude des architectures navales vernaculaires où les bateaux dans leur matérialité architecturale de forme, de structure, de fonctionnement, sont considérés comme des « acteurs et témoins d'histoire » pour reprendre une expression chère à François Beaudoin » (p.183 et 211). Sa méthode scientifique se résume en cinq verbes : « observer, dessiner, décrire, comparer et analyser » (p.189-198). Pour lui, « l'architecture d'un bateau... se définit en réponse à un environnement nautique, à un milieu socio-économique et à une culture technique régionale » (p.183). « Au regard de cette prise en compte globale du bateau, complexe et système techniques, Pâris apparaît bien, nous semble-t-il, comme « le père de l'ethnographie nautique » (p.184).

- 10 La perspective patrimoniale ne fut pas en reste (p.199-207). L'amiral, membre de l'Académie des sciences du fait de sa contribution à la géographie, devint, après sa retraite de la Marine en 1871, le conservateur du musée national de la Marine, alors partie intégrante du Louvre. Il contribua au développement du musée en organisant les collections, en achetant de nouveaux objets et lui confiant son ample collection de dessins, de gravures et de notes prises tout au long de sa carrière dans la Marine. Éric Rieth réhabilite là une figure essentielle de l'ethnographie navale. Car, « pour des raisons qu'il reste à expliquer, Pâris n'eut pas d'élèves ou d'héritiers intellectuels », situation bien différente de « l'école française d'archéologie navale » officialisée par Augustin Jal, dont « l'histoire s'est poursuivie sans réelle césure jusqu'à nos jours » (p. 206).

## L'archéologie navale suédoise et la « tradition vivante »

- 11 Comme le dit É. Rieth en termes clairs, aux yeux de l'ethnographe, un navire est un objet vivant, inscrit dans son environnement nautique et son contexte culturel, que l'on peut observer. Cependant, c'est un objet mort, plus ou moins conservé, sans aucune relation immédiate avec son milieu de navigation et son cadre d'utilisation, que l'archéologue doit reconstruire (p.211). L'école scandinave sut dépasser ce dilemme en croisant les enseignements venus de ses riches sources de vestiges archéologiques et ceux venus de l'analyse de certains bateaux traditionnels contemporains. C'est ce qu'analyse la cinquième partie, *L'apport de l'Archéologie Navale Scandinave*. « Peu de temps après que Jal et Pâris eurent publié leur livre débuta au Danemark, à Nydam, une fouille pionnière de trois bateaux enfouis dans un marécage, qui allait durablement marquer le début d'une nouvelle ère de l'histoire de l'archéologie navale » (p.211). Conrad Engelhardt (\*1825-1881) qui dirigea la fouille, s'intéressa lors de son travail de post-fouille, aux travaux du folkloriste Ejlert Sund (1817-1875), qui avait montré en 1865 que le « Nordland boat », un type de bateau vernaculaire norvégien, était le descendant architectural direct d'une très ancienne lignée de bateaux norvégiens (p. 217). Cette double relation caractérise l'école scandinave d'archéologie navale, qui repose en partie sur le concept de « *living tradition* », de « tradition vivante », qui, toutefois, ne fut définie qu'un siècle après son utilisation par Engelhardt (p.231).
- 12 Ici, en lieu et place des sources écrites et de l'iconographie, l'une et l'autre peu abondantes, les archéologues utilisèrent les sources archéologiques -les épaves, telles celles de Nydam et Skuldelev (Danemark) et Gokstad et Oseberg (Norvège)- et les traditions architecturales contemporaines, dont le « trait principal demeure, depuis l'époque viking, la continuité, même si des changements ont pu se produire », pour reprendre les propos de l'archéologue et ethnologue norvégien Arne Emil Christensen, actuel directeur du Musée des navires vikings (p.232). Les principes et les méthodes de l'école scandinave ont profondément renouvelé l'histoire de l'architecture navale. Par exemple, l'ethnologue suédois Olof Hasslöf, qui a décliné le concept de « tradition vivante », a distingué six traditions : orale, réécrite ou littéraire, iconographique, manuelle, matérielle, sociale ou institutionnelle. La tradition matérielle est composée de divers objets culturels, parmi lesquels, des navires (p.233). Des chercheurs tels que Arne Emil Christensen, directeur du *Viking Ship Museum* à Bygdøy, en Norvège, et Ole Crumlin-Pedersen, fondateur du *Viking Ship Museum*, et ancien directeur du Centre d'archéologie maritime, tous deux installés à Roskilde, au Danemark, ont mis au point

un nouveau domaine de travail avec une méthodologie archéologique qui a rapidement été appliquée à d'autres découvertes de navires à travers le monde, tel le remarquable projet de Crumlin-Pedersen et de ses collègues sur les fouilles, la recherche, l'exposition et la reconstruction des cinq navires vikings de Skuldelev.

- 13 La construction de répliques des navires vikings dans le cadre d'une archéologie expérimentale a fourni des informations précieuses sur la technique et la méthode de construction navale, les ressources de bois utilisées, la main-d'œuvre nécessaire et le temps consacré à la construction, ainsi que les aptitudes de navigation et de manœuvre des navires. Ce projet ambitieux a inspiré d'autres personnes à travers le monde, telles les répliques de l'épave de Kyrenia (*Kyrenia II* et *Kyrenia Liberty*) du IV<sup>e</sup> siècle avant J.-C. ; *Gyptis*, la réplique de l'épave Jules-Verne 9, datée du VI<sup>e</sup> siècle avant J.-C. ; et le *Ma'agan Mikhael II*, réplique navigante de l'épave du *Ma'agan Mikhael* datant de 400 ans avant J.-C. É. Rieth utilise la discussion élaborée sur le développement des écoles d'archéologie navale française et scandinave au cours du XX<sup>e</sup> siècle pour mettre en évidence les différentes approches adoptées dans le passé pour l'étude de la construction navale. Aujourd'hui, les deux approches sont combinées et l'archéologie navale s'appuie fortement sur l'interprétation des vestiges archéologiques, bien que facilitée par les informations supplémentaires fournies par les sources historiques.

## L'approche pratique et théorique des épaves

- 14 La sixième partie, *L'archéologie Sous-Marine des Techniques et des Méthodes Nouvelles*, montre l'impact de la révolution technique qu'ont connue les équipements de plongée, impact tout autant épistémologique que technologique. L'auteur retrace dans un premier temps l'histoire des techniques de plongée, à la recherche des épaves (p. 273-282). Cette pratique attestée sans discontinuité de l'Antiquité gréco-romaine à nos jours, évolue radicalement avec la mise au point du scaphandre à casque par Auguste Siebe (1830) et les frères John et Charles Deane. Des améliorations ultérieures, telles que l'*Aqua-Lung* développé par Jacques-Yves Cousteau en collaboration avec l'ingénieur Émile Gagnan, ont largement contribué à la progression de l'archéologie subaquatique ainsi qu'aux fouilles sous-marines et à l'étude des épaves de navires méditerranéens. La première phase fut celle de la « cueillette archéologique » effectuée par des plongeurs professionnels. C'est ainsi que furent découvertes l'épave d'Anticythère en Grèce en 1900, et l'épave de Mahdia en Tunisie en 1907. Un demi-siècle plus tard, le commandant Cousteau lance le chantier de fouilles du Grand-Conglué au large de Marseille (France), gisement découvert en 1948 et fouillé de 1952 à 1957, et en confie la direction scientifique à Fernand Benoit, qui dirigeait les Antiquités de Provence. Ces deux univers distincts, celui la plongée et celui de l'archéologie, totalement étranger l'un à l'autre, peinèrent à trouver un mode de travail commun, observe Éric Rieth, qui voit en la fouille du Grand-Conglué, une fouille de transition, « sur le plan technique, avec l'emploi des suceuses pour décaper les sédiments..., sur le plan méthodologique, avec le recours, par exemple, à la stratigraphie..., sur le plan scientifique enfin, en étudiant les vestiges architecturaux, de façon explicite, quoique timide :quilles, membrures, bordé et son assemblage, doublage en plomb » (p.285-289).
- 15 La première fouille sous-marine dirigée par un archéologue plongeur – George F. Bass – fut, en 1960, celle de l'épave du cap Gelidonya en Turquie (p.297-308), datée de l'Âge du Bronze. Considéré comme le « père de l'archéologie sous-marine scientifique »,

George F. Bass qui avait débuté sa carrière d'archéologue en participant à la fouille du tumulus de Midas en Turquie, en 1957, apprit la plongée en piscine, pour les besoins de la fouille. Le chef plongeur et responsable technique était F. Dumas (1913-1991), le troisième avec F. Benoît, de ce que Cousteau avait appelé les « mousquemers » (p.294). Puis, G. F. Bass collabora avec Frederick van Doorninck J' à la fouille de l'épave du VII<sup>e</sup> siècle Yassiada 1 (Turquie), qui eut lieu entre 1961 et 1964, dans le cadre de l'*University of Pennsylvania Museum of Archeology and Anthropology*. Cette fouille, conduite de 1961 à 1964, constitua un tournant, aux trois plans, institutionnel (fouille dirigée par un universitaire), scientifique et méthodologique. Elle fut l'occasion de nombreuses innovations. Outre qu'elle fut la première à avoir couvert de manière exhaustive la cargaison et les vestiges de la coque, la première aussi à relever de la seule responsabilité d'un archéologue (p.309), elle fut le lieu de la première expérimentation, avec succès, « du système de stéréophotogrammétrie reposant sur un cadre disposé horizontalement au-dessus de l'épave, en servant de support à un appareil de photographies prenant un couple de clichés verticaux selon des stations régulières couvrant toute l'épave » (p.309). La documentation réunie permit, en post-fouille, de restituer les plans du bateau, avec la médiation de modèles réduits réalisés par J. Richard Steffy, qui était alors ingénieur, consultant bénévole en archéologie navale, et qui devint l'un des plus grands spécialistes de la reconstruction architecturale d'épaves.

- 16 En France, les fouilles sous-marines de l'épave romaine la Madrague de Giens (France), entreprise de 1972 à 1982, sous la direction d'André Tchernia et de Patrice Pomey, ont été conduites selon des normes rigoureuses et sont toujours considérées comme les fouilles sous-marines les plus importantes d'une épave ancienne. « L'épave de Giens, par ses dimensions assez exceptionnelles, 35m de long sur 12m de large, a donné lieu, en effet, à la définition et à la mise en œuvre d'une méthodologie très rigoureuse et novatrice sur certains aspects (par exemple l'enregistrement analytique du mobilier, de la cargaison, de l'équipement du bord...) aboutissant à une étude architecturale du navire et à la composition de sa cargaison » (p.313-314).
- 17 L'histoire de l'archéologie sous-marine n'est pas purement méditerranéenne toutefois. Rieth termine cette partie en présentant les recherches faites en mer du Nord et en mer Baltique, sous l'impulsion d'Olaf Olsen au Danemark et de Przemyslaw Smolarek en Pologne. Enfin il souligne l'apport des travaux de l'archéologue anglais Keith Muckelroy, disparu précocement en plongée. Paru en 1978, son ouvrage *Maritime Archaeology*, constitue l'ultime grande étape dans l'élaboration de l'archéologie navale moderne. Faisant sien l'adage du grand archéologue Mortimer Wheeler, « *the archaeologist is digging up, not things, but people* », il donna au navire une triple définition, devenue classique : « (1) c'est une machine ; (2) c'est le vecteur technique d'un système économique ou militaire ; et (3) c'est un groupe social fermé avec sa hiérarchie, ses usages, ses conventions » (p.320-321). Son apport est non moins essentiel, au plan méthodologique, par la compréhension qu'il donne de la fouille d'une épave, envisagée comme « celle d'un gisement archéologique 'ouvert' intégrant son environnement », distinguant entre « sites continus » et « sites discontinus », avec une dispersion des vestiges. Enfin, il démontre qu'une enquête archéologique précise doublée d'une analyse des données au moyen d'un « protocole méthodologique basé sur la cartographie statistique des différentes catégories de mobilier archéologique »

permettait de reconstituer la dynamique de l'épave. Muckelroy ouvrait ainsi la voie « à l'approche théorique des épaves » (p.322)

## « Penser » le bateau : une archéologie de la conception navale

- 18 Enfin, dans la septième partie, *À la Recherche d'une Pensée Technique du Bateau*, Rieth introduit l'archéologie navale dans l'histoire des techniques et l'histoire de la conception et de la construction des navires. Rieth, qui fut l'un des grands initiateurs du domaine, et certainement l'un des principaux avec son ouvrage *Le maître-gabarit, la tablette et le trébuchet. Essai sur la conception non-graphique des carènes du Moyen-Âge au XX<sup>e</sup> siècle*, paru en 1996, fournit au lecteur une réflexion particulièrement enrichissante et stimulante sur ces questions très actuelles au sein de l'archéologie navale. « Machine à ramer ; mécanique de la rame ; unité mécanique humaine ; système homme-machine » : le caractère technique du bateau a d'emblée été perçu, de même que le besoin d'élaborer un vocabulaire technique spécifique à la discipline. L'histoire des techniques a donc été présente dès les débuts des recherches archéologiques sur le bateau.
- 19 Mais cette machine, souligne Rieth, est aussi une architecture, ayant pour particularité de flotter, de tenir la mer, et de devoir se déplacer d'un point à un autre. Il résulte de cette double mobilité flottante, que le métier de charpentier de marine se distingue totalement des autres métiers de charpente, charpentiers hydrauliques (spécialisés dans la confection des roues hydrauliques) et charpentiers de maison. Tout atteste de la différence de culture technique, entre ces métiers. « Effectivement, à la stabilité du tracé rectiligne et de la structure d'une ferme de charpente d'un édifice terrestre, s'oppose, fondamentalement, l'évolution de la figure courbe et de la structure de la charpente transversale, les membrures d'un bateau » (p.330). Aussi, « l'histoire des contraintes reposant sur des notions techniques, fait partie de l'étude archéologique » (p.331). L'histoire de la pensée technique du bateau, de sa conception, implique de déterminer et comprendre, au-delà de la chaîne opératoire qui en constitue directement le « faire », le « complexe technique » de l'épave, « le faisceau d'ensembles de faits technique, environnementaux, sociaux, culturels » qui ont permis de le « penser ». Puis, d'envisager le tout dans une dynamique globale, celle d'une machine flottante qui fait du bateau un « système technique » au sens où l'entend B. Gille, d'ensemble cohérent des diverses structures, ensembles, filières » (p.332-333).
- 20 É. Rieth s'inscrit là, explicitement, dans l'approche préconisée par Keith Muckelroy dans *Maritime Archaeology* et par Jonathan Adams dans *A Maritime Archaeology of Ships* (2013). La notion du milieu de navigation introduit dans l'analyse les aspects environnementaux, économiques et culturels où l'homme trouve une place prépondérante. Cependant, c'est certainement la question fondamentale de la conception et de la réalisation des navires, faisant référence aux notions de principe et de méthode de construction, créées dans leur dialectique complexe en tant que système d'analyse, qui est au cœur des problèmes actuels de l'archéologie navale. La conception, la pensée d'un navire, le « penser » et sa réalisation ; sa construction, le « faire », sont des processus complexes qui ne sont pas nécessairement parallèles, et qui ne peuvent être reconstruits sans difficultés et toujours avec prudence (p. 347). L'auteur conclut ce chapitre en suggérant que l'archéologie navale a en quelque sorte rejoint le champ de la pensée technique propre à l'architecture navale. « Histoire et technique utilisent à ce

niveau un même langage » (p.355). En conclusion, l'auteur aborde des questions soulevées lors des divers symposiums internationaux sur l'archéologie des bateaux et des navires (ISBSA). É. Rieth apporte des réponses à des nombreuses questions concernant la construction de navires. Et souvent, les réflexions et arguments qu'il propose servent autant à formuler des nouveaux chemins de recherche et des défis futurs, qu'à fournir des réponses immédiates.

- 21 À la fin de l'ouvrage, le lecteur peut bénéficier d'un court glossaire faisant référence aux termes techniques utilisés dans le livre, à la liste bibliographique complète et à trois index : noms des personnalités mentionnées ; institutions, lieux et sites ; et épaves et types de navires. Parmi les quelques points négatifs, mineurs, le texte ne comporte aucune référence aux figures présentées, ce qui les rend parfois difficile à suivre. Il est difficile de comprendre certaines figures, à l'origine en couleur, en raison de la petite taille de la police de caractère, parfois à peine lisible (fig.1, fig.2, fig.55, par exemple). Le problème de la taille réduite des polices vaut aussi pour les citations. Certaines pages comportent des blancs, parfois d'environ une demi-page, entre le texte et la figure (p. 58, 160, 314, par exemple) ou entre une figure et la figure suivante (p.315, 345, par exemple), ce qui, là aussi, nuit à la lecture.
- 22 Mais ce sont là des détails, qui relèvent de l'édition *stricto sensu*, et n'enlèvent en aucune manière sa force à l'ouvrage. Ce livre est l'œuvre de l'un des spécialistes les plus éminents de l'archéologie navale, dont les publications sont d'excellents exemples de la qualité de son approche et de son expertise. Abordant le complexe technique de l'architecture navale dans une dimension à la fois historique et archéologique, il constitue une contribution importante à l'histoire de l'archéologie navale, une histoire « bien loin d'être achevée », conclut É. Rieth (p.376). Certes sa lecture est exigeante, tant l'analyse est dense. Mais l'ouvrage en constitue, d'ores et déjà, un jalon essentiel et s'affirme d'emblée comme un modèle historiographique pour l'ensemble des disciplines liées à l'archéologie et à l'histoire des techniques, bien au-delà de l'archéologie navale.

---

## INDEX

**Mots-clés** : histoire des techniques, bateau, archéologie navale, architecture navale, pensée technique, culture technique, historiographie

**Keywords** : history of technology, ship, naval architecture, naval archeology, historiography, technological thought, technical culture

**Thèmes** : Un ouvrage nous a appris

## AUTEURS

### DEBORAH CVIKEL

Deborah Cvikel est docteur, chargée de recherches à l'Institut Leon Recanati d'études maritimes, et *Senior Lecturer* au Département des civilisations maritimes à l'Université de Haïfa, en Israël. Ses

domaines de recherche et d'enseignement sont l'histoire maritime basée sur l'archéologie sous-marine, le matelotage, la manœuvre des navires, ainsi que la construction navale. Depuis 2002, elle a fouillé des épaves le long de la côte israélienne, dirigé des prospections sous-marines, et a participé à des fouilles sous-marines en France (l'épave de la Jeanne-Elisabeth) et en Italie (l'épave du Mercure). Dans le cadre d'un post-doc effectué au Centre d'Histoire des Techniques de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, elle a dirigé le dossier thématique « Le patrimoine maritime », parue dans *e-Phaistos*, en 2012.