



Édito

Patrice Bourdelais, directeur de l'INSHS, et François-Joseph Ruggiu, DAS INSHS

Le premier salon de la valorisation en sciences humaines et sociales se tiendra à Paris les 16 et 17 mai

2013. Le projet avait été lancé dès l'été 2010 par la direction de l'INSHS et il a été rejoint par une série de partenaires, au premier rang desquels l'Alliance Athéna [...]

NOUVELLES DE L'INSTITUT

Les revues scientifiques. Résultats de l'enquête RIBAC 2011

Les revues interviennent de plusieurs manières et à plusieurs niveaux dans l'activité scientifique des chercheurs et acteurs de la recherche [...]

Ecoles thématiques et actions nationales de formation 2013 [...]

VIE DES RÉSEAUX

Lascaux - Le Droit au service de la sécurité alimentaire

Le programme Lascaux analyse, par le biais du droit, les problèmes liés à l'agriculture et à l'alimentation dans le monde, thématiques qui sont le plus souvent laissées à l'analyse des économistes et des agronomes [...]

FOCUS

La BAP D au CNRS : quels constats, quel avenir ?

En raison des départs massifs à la retraite des IT en sciences SHS, l'Observatoire des métiers et de l'emploi scientifique du CNRS a commandé en mai 2011 une étude métier dont le rapport a été rendu en janvier 2013 [...]

ZOOM SUR...

Marseille-Provence, rivages des produits et des ouvriers du monde

Dans le cadre de Marseille-Provence 2013, Olivier Raveux, chercheur au sein de l'unité Telemme, nous présente deux expositions qui auront lieu de septembre 2013 à janvier 2014 [...]

VALORISATION

BOAT 1550 BC Les communautés maritimes de l'Âge du bronze, d'hier à aujourd'hui

En septembre 1992, lors de travaux dans le port de Douvres, des archéologues mettent au jour des planches de chêne soigneusement assemblées par des systèmes de tenons et mortaises [...]

La valorisation en Sciences humaines et sociales en quête de ses repères

L'innovation liée aux transferts technologiques recherche-société serait la clé du développement économique [...]

EN DIRECT DE L'ESF

Les Sciences Culturelles et Littéraires et La professionnalisation des chercheurs en tant qu'enseignants dans le supérieur : deux publications, deux nouvelles perspectives de recherches [...]

LA TRIBUNE D'ADONIS

D'ici quelques jours, le TGE Adonis va fusionner avec Corpus-IR. Marc Renneville, historien et directeur de recherche au CNRS, va diriger cette nouvelle infrastructure qui prendra la forme d'une UMS [...]

LIVRE

À LA UNE



Le Jari. Géohistoire d'un grand fleuve amazonien, de François-Michel Le Tourneau et Anna Greissing, Presses universitaires de Rennes, 2013

Fruit d'une abondante documentation historique restituée par de très

nombreuses illustrations, cet ouvrage retrace l'histoire de la région fascinante du Jari. Il en montre les dynamiques actuelles [...]
voir toutes les publications

REVUE



Revue de l'Association internationale des sociologues de langue française, Sociologies publie des articles émanant de sociologues du monde entier pour mettre en regard des éléments de la production sociologique entre

des espaces institutionnels et culturels différents. Elle favorise l'ouverture à la diversité des courants théoriques [...]
voir toutes les revues

PHOTO



Hôte commun, "Ficus sylvatica" en forêt de Châluz.

BOAT 1550 BC

Les communautés maritimes de l'Âge du bronze, d'hier à aujourd'hui



Détail du bateau originel exposé au musée de Douvres © BOAT 1550 BC

Douvres, Kent, Angleterre, lundi 28 septembre 1992, à l'heure du déjeuner. Dans le chantier de construction d'un aménagement routier en direction du ferry, soudainement, un nouveau coup de pelle mécanique met au jour, à près de six mètres de profondeur, du bois dont la couleur miel est encore visible au contact de l'air. Les engins s'arrêtent, les archéologues présents se penchent sur la découverte, la dégagent des sédiments. Le doute n'est plus possible : il s'agit d'un bois très ancien remarquablement bien conservé. Les chercheurs du « Canterbury Archaeological Trust » prennent le relais des ouvriers et fouillent, au mieux, pressés par les délais des travaux urbains. Les conditions sont exceptionnellement difficiles. Le chantier, au cœur de la ville, est très profond et le planning initial des aménagements routiers est court, trop court, pour une trouvaille d'une telle importance. La législation anglaise protège moins les découvertes de ce type faites lors de travaux d'aménagement qu'en France (lois de 2001 et de 2003). Les archéologues négocient avec l'aménageur et parviennent à repousser un peu l'échéance. Situé sous le niveau de la mer, à 200 mètres à peine de la plage, le chantier est envahi régulièrement par les eaux. Les pompes aspirantes s'activent de l'aube jusque tard dans la nuit pour que la fouille progresse, tandis que, dans le même temps, les archéologues aspergent le bois afin qu'il ne se dessèche pas. En moins d'un mois, au prix d'un travail colossal, dans le bruit des machines et une agitation médiatique à la hauteur de l'événement, l'un des plus vieux bateaux maritimes apparaît à la lumière du jour. La fouille s'achève le 20 octobre au terme de semaines que les fouilleurs décrivent chaotiques, stressantes et fabuleuses. Ils gardent à ce jour le regret de ne pas avoir eu la possibilité d'ouvrir un troisième puits pour réaliser une fouille exhaustive du bateau. La situation les contraint

à le découper en trente-deux pièces pour pouvoir le remonter à la surface à l'aide d'une grue. Restauré par le Mary Rose Trust à Portsmouth entre 1995 et 1998, étudié pendant 15 ans par une équipe internationale d'experts, il est présenté depuis novembre 1999 au musée de Douvres.

Privé de sa proue restée prisonnière sous la coupe du périmètre de la fouille (où elle repose toujours), un peu écrasé, partiellement démonté, le bateau atteint en l'état 9,5 mètres de long pour une largeur de plus de 2,2 mètres. Les experts de la charpenterie de marine estiment que sa longueur initiale était de 18 mètres environ. Il était propulsé par des pagaies maniées par une équipe de seize hommes et pouvait atteindre une vitesse de cinq nœuds dans des vents de force 3. Sa structure principale est faite de planches de chênes. Les arbres originaux utilisés, vieux de 350 ans environ, devaient atteindre 11 mètres de hauteur avant le départ de la première branche pour un diamètre de 1,20 mètres. Les deux planches plates pour le fond (la sole) ont chacune été taillées dans une demi-grume (un tronc abattu, sans branche ni houppier) et comportent un système de taquets et de rails pour permettre leur jonction. Elles ont été réunies le long d'un joint central, avec des clefs latérales et des cales enfoncées à travers les taquets et les rails centraux. Des planches latérales incurvées ont été ligaturées à la partie inférieure du bateau à l'aide de branches torsadées d'if. Ces planches latérales possèdent également des taquets sculptés dans l'épaisseur du bois. Le bateau était partiellement démonté et il faut imaginer deux bordages supplémentaires sur l'embarcation d'origine qui a dû être trainée depuis la côte jusqu'au lieu où il a été découvert. Les vestiges encore conservés ne présentent pas de contre-indica-



tion à la navigation et il faut imaginer d'autres raisons que des problèmes techniques pour expliquer son abandon. Le calfatage était assuré par un mélange de cire d'abeille et de graisse animale pressées dans les interstices et le long des joints, où le colmatage était couvert de coussins de mousse, comprimés et maintenus en place par de longues lattes étroites de chêne sous les ligatures en if. Tous les matériaux organiques étaient remarquablement bien conservés. C'est exceptionnel sous ces latitudes. Une datation par dendrochronologie n'a pourtant pas été possible sur le bois, dont la structure

interne avait été écrasée sous les limons. Il a été daté par radiocarbone de ± 1550 avant notre ère soit, dans les chronologies archéologiques de l'Europe tempérée, du « Bronze moyen » (-1600/-1200 environ). Les traces qu'il porte sur les flans soulignent qu'il a été utilisé à plusieurs reprises, traîné sur des sables de plage. Où a-t-il navigué ? Quelles mers a-t-il parcouru ? Difficiles questions. Les sociétés orales de cette époque n'ont pas raconté leur histoire sur des tablettes ou des parchemins. Elles ont laissé derrière elles des vestiges que les archéologues mettent au jour et avec lesquels ils restituent la vie quotidienne ou exceptionnelle de ces lointains ancêtres.

Des documents de l'Âge du bronze dans l'espace Manche/mer du nord sont connus depuis très longtemps, soigneusement répertoriés depuis le XIX^e siècle. Toutefois, leur nombre a augmenté de manière considérable depuis une vingtaine d'années, en particulier dans le cadre du développement de l'archéologie préventive qui accompagne les grands travaux d'aménagement et d'un renouvellement des méthodes de travail. Les archéologues ont aujourd'hui toutes les raisons de penser que les populations qui vivaient sur les littoraux de la Manche et de la mer du Nord se connaissaient, échangeaient. Plus encore, les données matérielles (les maisons, les tombes, les mobiliers céramique ou métallique) présentent de telles analogies que les scientifiques envisagent l'existence d'un espace transmanche cohérent, traversé par la mer, et dont les frontières se situent dans les arrière-pays. La mer n'est pas ici une frontière mais un simple lieu de passage entre deux côtes. Le bateau de Douvres incarne superbement la liaison d'un littoral à l'autre. Il souligne par ailleurs l'excellence de l'architecture navale spécialisée il y a 3 500 ans dans cette région d'Europe. C'est le mieux conservé des bateaux de ce type « à bords cousus » sur une dizaine d'éléments de bateaux découverts en Angleterre pour l'Âge du bronze. Les techniques employées varient dans le détail d'un bateau à l'autre, mais elles appartiennent toutes à un fond technique commun : des planches en chêne intégrant des taquets et des crêtes, maintenues par des chevilles en bois et des cales, que complète un système de cordes végétales nouées. L'origine de telles embarcations remonte très probablement au Néolithique (-6 000/-2 000 environ avant notre ère). La mer a joué un rôle essentiel dans l'histoire de l'Europe occidentale à compter des débuts de la « Protohistoire » (Néolithique/Âge du bronze/Âge du fer, soit du développement de l'agriculture à la conquête romaine). Elle a permis le déplacement des hommes,

l'accélération de la diffusion de certains savoirs, des échanges longue distance par voie de mer.

Les fouilleurs du bateau de Douvres, et plus largement les archéologues spécialistes de l'Âge du bronze, ont souhaité partager leurs résultats, faire connaître cette époque et la réalité d'une communauté très ancienne dans l'espace transmanche. Les scientifiques du sud de l'Angleterre, du nord de la France, de Flandre belge se sont donc réunis et ont conçu le projet européen Interreg IVa 2 Mers/Seas/Zeeën « BOAT 1550 BC ». Porté par l'université Lille 3 et la Maison européenne des sciences et de la société de Lille (MESHS), le projet rassemble trois pays (France, Angleterre, Belgique), sept institutions et environ 70 acteurs investis à différents niveaux. Imaginé progressivement, étape par étape au fil des années, le projet a pris forme à partir de 2008, programmé pour fêter les vingt ans de la découverte de Douvres et l'archéologie récente de l'Âge du bronze. Certains rêves initiaux ont dû être (provisoirement) abandonnés, en particulier le souhait de reconstruire un bateau à l'identique pour une traversée de la Manche entre Douvres et Wissant (Pas-de-Calais). Cette opération, visant à renouer des liens ancestraux, s'est heurtée à la difficulté d'organiser un tel chantier en terme de temps et de coûts avec des arbres de plus de 350 ans d'âge... Accepté par l'Europe en 2011, le projet actuel court sur 36 mois, jusqu'au 30 juin 2014. Le programme est ambitieux : une réplique du bateau à l'échelle 1/2, de l'archéologie expérimentale pour une production de haches métalliques identiques à celles qui ont été utilisées pour la fabrication du bateau, une exposition trilingue itinérante dans les trois pays, un catalogue trilingue, quinze conférences publiques, trois colloques scientifiques internationaux avec publication des actes, la création de valises pédagogiques mises à disposition des enseignants de primaire et de collège dans les trois pays. L'objectif général est clair : réaliser un projet de médiation scientifique à partir des données les plus érudites et complexes que l'archéologie a livrées. Le bateau est un symbole au cœur d'un projet qui vise à diffuser les connaissances actuelles sur une époque souvent méconnue et trop rarement abordée dans les programmes scolaires.

L'histoire de « BOAT 1550 BC » a commencé avec la découverte du bateau. Comment, dès lors, ne pas lui accorder une place centrale ? En janvier 2012, deux expérimentations archéologiques ont été lancées : l'une à Douvres pour la fabrication de la réplique 1:2, l'autre dans l'atelier d'un artisan bronzier en France. Refaire les gestes effectués il y a plusieurs milliers d'années est essentiel pour comprendre les artisanats spécialisés de ces sociétés orales : traces sur les vestiges archéologiques, logiques d'enchaînement dans la chaîne opératoire, durées de travail, difficultés dans la fabrication. L'archéologie expérimentale du projet n'a pas échappé à la règle. La fabrication de la réplique a permis aux spécialistes de mieux comprendre l'original, même si le bois se comporte un peu différemment selon les deux échelles. La confrontation avec la réalité pratique a obligé à réviser le temps de construction. Les quatre mois prévus ont été un peu justes pour l'achèvement et la mise à l'eau d'un bateau correctement calfaté. Dans l'atelier du bronzier, le temps de finition pour une hache en bronze d'un beau jaune doré a finalement été plus long que prévu. Faut-il y lire des échecs ? Certainement pas. Nos sociétés contemporaines sont habituées à obtenir, vite et à la chaîne, des objets sans guère se préoccuper des difficultés en amont du produit fini. Les femmes et les hommes de l'Âge du bronze vivaient dans une autre appréhension du temps et de la consommation. L'archéologie expérimentale ouvre la possibilité de percevoir une autre manière de produire, au sein de laquelle la patience et la minutie

Réplique du bateau à l'échelle 1/2 dans l'exposition *Par-delà l'horizon. Sociétés en Manche et mer du Nord il y a 3500 ans*. Scénographie et graphisme agence KASCEN (Bruxelles). © A.L. pour BOAT 1550 BC



contact&info
▶ Anne Lehoërff,
BOAT 1550 BC : MESHs,
chercheur HALMA
anne.lehoerff@univ-lille3.fr
▶ Pour en savoir plus
<http://boat1550bc.meshs.fr/>

de l'artisan sont essentielles. La réplique complètement achevée, la hache emmanchée et les produits de la fabrication (restes de moules, cire, métaux, etc.) ont rejoint en juin 2012 l'exposition qui s'ouvrait alors pour sa première phase à Boulogne-sur-Mer (France). Le bateau y tient une place d'honneur dans une muséographie dynamique et ludique. Sept thèmes y sont développés, repris dans le catalogue de l'exposition : l'espace transmanche, le bateau, les artisanats spécialisés, voyages et échanges à l'Âge du bronze, vivre au quotidien, se loger, les croyances et les rituels. L'exposition s'adresse à trois publics différents avec trois niveaux de lecture, toujours en trois langues : public non spécialisé, public averti, enfant. Des manipulations sont proposées pour chaque thème, soit manuelles, soit via des écrans. Des films réalisés au cours des expérimentations sont présentés. Les conférences publiques se tiennent dans le temps de l'exposition (à Boulogne-sur-Mer, à Ename, à Douvres) et les différentes productions sont versées dans la mallette pédagogique en cours de réalisation. L'exposition résume bien l'esprit du projet : une identité forte de chacune des opérations, une transversalité entre les différentes actions, une accessibilité des résultats tout en gardant le sérieux scientifique des contenus. Le projet n'est pas achevé et il n'est donc pas l'heure de dresser un bilan. Les archéologues engagés dans l'aventure se réjouissent des premiers succès rencontrés. Ils savent que c'est un projet important dans leur travail de chercheur et un premier pas décisif dans la promotion d'un héritage commun de l'espace transmanche il y a quelque 3 500 ans. Un temps qui semble si lointain et qui n'est pourtant qu'à une fraction de seconde de notre époque à l'échelle de l'histoire humaine !

Anne Lehoërff, professeur de protohistoire, Université Lille 3, coordinatrice générale du projet

Bibliographie

CLARK Peter (éd.), *The Dover Bronze Age Boat in context : Society and Water Transport in Prehistoric Europe*, Oxford, Oxbow books, 2004.

CLARK Peter (éd.), *Bronze Age Connections : Cultural Contact in Prehistoric Europe*, Proceedings of the Dover Bronze Age Trust, Second Conference, Oxford, Oxbow books, 2009.

LEHOERFF Anne (dir.), avec la collaboration de J. BOURGEOIS, P. CLARK, M. TALON, *Par-delà l'horizon, Sociétés en Manche et mer du Nord il y a 3500 ans! Beyond Horizon. Societies of the Channel and North Sea 3500 years ago! Voorbij de Horizon. Samenlevingen in Kanaal en Noordzee 3500 jaren geleden*, catalogue de l'exposition du projet européen « BOAT 1550 BC », Paris, Somogy, 2012.

LEHOERFF Anne, TALON Marc (dir.), *Au-delà des frontières. Voyager, échanger, communiquer en Europe du IIe au Ier millénaire avant notre ère*, actes du colloque international du projet européen « BOAT 1550 BC » et de l'Association pour la promotion de la recherche sur l'Âge du bronze (APRAB), à paraître.

L'exposition se tient à Ename (Belgique) jusqu'au 26 mai, et à Douvres (Angleterre) à partir du 1er juillet 2013.



« Investir dans votre futur »
Programme de coopération transfrontalière 2007-2013 co-financé par l'Union européenne (Fonds européen de développement régional)

« Investing in your future »
Cross-border cooperation programme 2007-2013 part-financed by the European Union (European Regional Development Fund)

« Investeren in je toekomst »
Grensoverschrijdend samenwerkingsprogramma 2007-2013 Medegefinancierd door de Europese Unie (Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling)



la lettre de l'INSHS

- ▶ **Directeur de la publication** Patrice Bourdelais
- ▶ **Directeur de la rédaction** François-Joseph Ruggiu
- ▶ **Responsable éditoriale** Armelle Leclerc armelle.leclerc@cnrs-dir.fr
- ▶ **Conception graphique** Sandrine Clérisse & Bruno Roulet, Secteur de l'imprimé PMA
- ▶ **Graphisme Bandeau** Valérie Pierre, direction de la Communication CNRS
- ▶ **Crédits images Bandeau**
© Photothèque du CNRS / Hervé Théry, Émilie Maj, Caroline Rose, Kaksonen

- ▶ **Pour consulter la lettre en ligne**
www.cnrs.fr/inshs/Lettres-information-INSHS/lettres-informationINSHS.htm
- ▶ **Pour s'abonner / se désabonner**
com-shs@cnrs-dir.fr
- ▶ **Pour accéder aux autres actualités de l'INSHS**
www.cnrs.fr/inshs

Institut des sciences humaines et sociales CNRS

• 3 rue Michel-Ange 75794 Paris cedex 16 •