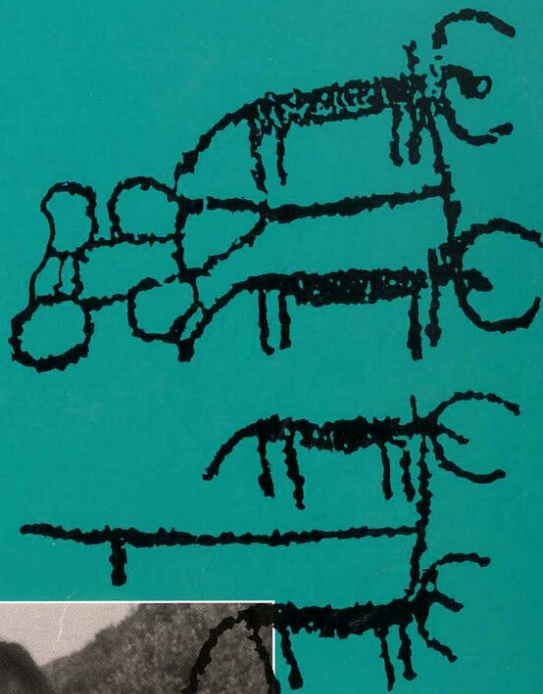


Premiers chariots, Premiers araires

*La diffusion
de la traction animale en Europe
pendant les IV^e et III^e millénaires
avant notre ère*



Sous la direction de
Pierre Pétrequin, Rose-Marie Arbogast,
Anne-Marie Pétrequin, Samuel van Willigen
et Maxence Bailly

CRA 29
MONOGRAPHIES

CS CNRS EDITIONS

LE CHARIOT EN EUROPE AU CHALCOLITHIQUE RÉCENT

Mária BONDÁR*

Dans l'histoire de l'humanité, l'invention du chariot a été aussi importante que la découverte du feu. Le chariot a ouvert de nouveaux horizons dans le domaine des voyages et des transports à longue distance.

Au début, cette grande découverte a été utilisée uniquement lors d'occasions particulières et seulement par les leaders; ce n'est que plus tard qu'elle est devenue un élément de la vie quotidienne. Nous disposons de plusieurs données pour démontrer le rôle rituel du chariot: il existe des maquettes de chariot enterrées dans des sépultures et il n'est pas du tout inhabituel de voir des morts mis en terre avec un authentique véhicule à roues.

1. PREMIERS INVENTAIRES DES CHARIOTS

Plusieurs études ont déjà traité du rôle et de l'importance du chariot. Après G. Childe, I. Bóna a présenté une analyse plus détaillée de la problématique en Europe. Bóna a recensé les roues et les maquettes de chariot en terre cuite qui proviennent du bassin des Carpates (Bóna 1960). Avec l'analyse de ces données, depuis le Chalcolithique final jusqu'à l'Âge du Fer ancien, il a discuté de l'origine du chariot et montré comment ce véhicule est arrivé dans les Carpates. Bóna a proposé une évolution du développement des chariots (Bóna 1960 : 87-89). Selon cette évolution, les modèles de chariots de l'Âge du Bronze seraient issus de deux types fondamentaux (Budakalász et Palaikastro) (Bóna 1960 : 89). Bóna a également attribué une grande signification aux roues en terre cuite pour prouver l'existence des chariots. Les recherches antérieures ont donné une fausse interprétation de ces pièces, considérées à tort comme des fusaïoles, des roues solaires ou des éteignoirs pour les lampes à huile. Bóna a aussi collecté les reproductions en argile de véritables roues en bois. Sur 73 sites répertoriés, neuf d'entre eux possédaient un modèle réduit complet de chariot ou

au moins des fragments; dans les autres sites, seules des roues en argile ont été découvertes (Bóna 1960). Bóna en a conclu que l'origine du chariot devait être située dans les civilisations du Proche-Orient, de Mésopotamie, de Syrie et d'Anatolie; plus tard, au tournant des III^e et II^e millénaires av. J.-C., les véhicules à roues auraient été diffusés depuis cet épicode en direction des territoires du nord, de la Crète et du Caucase. Quoi qu'il en soit, Bóna considère que la route d'arrivée du chariot dans le bassin des Carpates a été différente de celle des Balkans (Bóna 1960 : 110).

La découverte des coupes en argile de Budakalász, en forme de voiture, et la synthèse de Bóna ont donné une nouvelle impulsion à la recherche sur les véhicules à roues. Par exemple, dans un travail encore cité aujourd'hui, J. Makkay a insisté sur le rôle religieux du chariot, en analysant les rapports avec les mythes grecs et les mythes orientaux (Makkay 1963 ; 1965).

En Roumanie, G. Bichir (1964) a recensé les modèles réduits de chariots et les roues prouvant l'existence de tels véhicules. Dans son inventaire, il note 48 sites avec des roues (Bichir 1964 : 80-81 et fig. 8). En accord avec les conclusions de Bóna, il propose une arrivée du chariot en Roumanie à partir de l'épicentre du Proche-Orient, par quelques intermédiaires des Balkans. Il arrive à la conclusion que les voitures des territoires du bas Danube et celles du Danube moyen sont arrivées en même temps et à partir d'une origine commune (Bichir 1964 : 84). I. Ordentlich et N. Chidiosan (1975) ont publié encore d'autres modèles réduits de chariots de l'Âge du Bronze.

Après Bóna, N. Kalicz (1968) a complété la descendance des chariots de Hongrie à l'Âge du Bronze: il a publié un modèle réduit de chariot décoré provenant du site de Alsóvadász-Várdomb, un habitat de la culture de Hatvan (Kalicz 1968 : 154 et pl. 113, 8). N. Fettich (1969) a également publié un exemplaire très bien décoré trouvé à Gyulaj. Cet auteur a de même fait connaître un modèle rectangulaire similaire, découvert à Jászfelsőszentgyörgy.

* Archaeological Institute, the Hungarian Academy of Sciences, Úri u.-49, H-1014 Budapest.

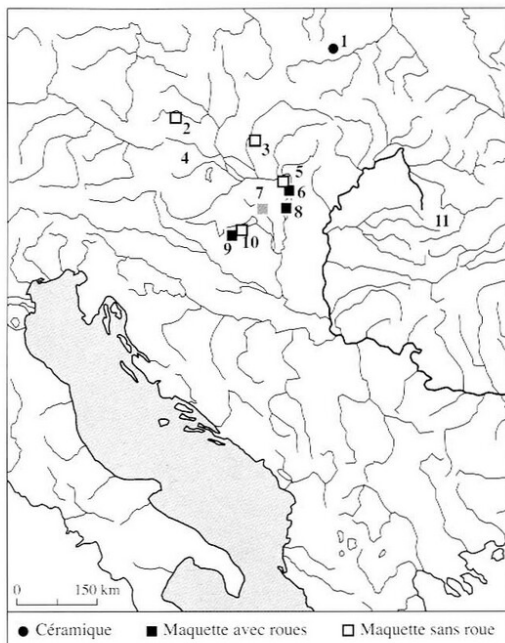


Fig. 1. Répartition géographique des représentations de chariot, pendant le Chalcolithique récent. 1, Bronocice; 2, Pleissing; 3, Radošina; 4, Mödling; 5, Pülsmarót; 6, Budakalász; 7, Site inédit; 8, Szigetszentmárton; 9, Balatonberény; 10, Boglárlelle; 11, Badacín. DAO A.-M. Pétrequin.

En se référant au magnifique modèle miniature trouvé à Pocsaj-Leányvár, K. Mesterházy (1976) s'est intéressé en détail à la structure des chariots et à ses différentes pièces assemblées, avec leurs noms tirés de la littérature ethnographique et leur origine. La maquette découverte à Berettyóújfalu-Herpály (Máthé 1984 : pl. 6, 1a-c), le chariot à quatre roues de Berettyóújfalu-Herpály (Bóna 1992 : n° 330) et le fragment de Vészte-Mágor (Bóna 1994 : n° 425) sont enfin venus enrichir la lignée des chariots de l'Âge du Bronze moyen.

De même, un fragment d'une petite maquette de voiture trouvé à Börzönca a complété l'inventaire des chariots de l'Âge du Bronze ancien (Bondár 1990).

Un modèle réduit de forme ovalaire à quatre roues a été reconnu dans une tombe à Nižná Mysľa en Slovaquie (Olexa 1983 : Obr. 1.7; 1996).

Pour l'Âge du Bronze moyen, plusieurs maquettes de chariots ont été collectées en Roumanie par Boroffka (1994). L'inventaire a été complété par Schuster (1996), qui a ajouté quelques exemplaires inédits.

En Hongrie, les découvertes les plus récentes de modèles réduits ont été faites sur le site de Törökszentmiklós-Terehalom (Tárnoki 1999), appartenant à la culture de Hatvan, et sur le site de Polgár-Kenderföldek-Kiscsósshalom (Máthé 2001).

Il apparaît donc que, pour l'Âge du Bronze ancien et l'Âge du Bronze moyen, le nombre des chariots s'est largement accru, dépassant aujourd'hui la soixantaine d'exemplaires. Si nous y ajoutons les sites contenant des roues, ce nombre se trouve encore augmenté, ce qui signifie que les véhicules à roues étaient beaucoup plus répandus à l'Âge du Bronze qu'au Chalcolithique.

2. LES CHARIOTS DU CHALCOLITHIQUE RÉCENT

Pendant longtemps en Europe centrale, les chariots du Chalcolithique n'étaient représentés que par les coupes à quatre roues du site de Budakalász (fig. 2, 1a-c; fig. 7, 2), par la maquette de chariot de Palaikastro en Grèce (fig. 3) et par les gravures sur une dalle de Züschen en Allemagne (fig. 4, 1-2). Les chercheurs ont considéré ces trois sites comme contemporains ou, plus précisément, ils ont proposé d'attribuer les deux derniers au même âge que les coupes de Budakalász et à la culture de Baden (seconde moitié du IV^e millénaire).

Dans les dernières décennies, le nombre de maquettes de voiture du Chalcolithique récent a augmenté, mais certainement pas autant que pour l'Âge du Bronze.

Nous connaissons une céramique en forme de chariot à Budakalász, un objet presque complètement oublié. Cette céramique a également été trouvée sur le site de la célèbre coupe en forme de chariot, à Budakalász au lieu-dit Budakalász-Luppa Inn (comité de Pest) et provient de la tombe n° 158 (fig. 2, 2). Le fouilleur, S. Soproni (1954), a publié l'objet, mais plus tard peu d'auteurs feront mention de la publication (par ex. Bóna 1960; Foltiny 1959; Fettich 1969; Korek 1973). Comme le modèle réduit en terre cuite de la tombe 177, la coupe de la sépulture 158 est peinte en rouge, à l'intérieur et à l'extérieur; mais elle est non décorée et les roues manquent; seuls quatre boutons suggèrent l'existence des essieux de roues. Après les célèbres coupes modelées en forme de chariot trouvées à Budakalász (Banner 1956 : tabl. 120), deux autres maquettes ont été trouvées; celle de Szigetszentmárton (Kalicz 1976) (fig. 2, 3a-b) et celle de Radošina en Slovaquie (Pavúková et Bárta 1977) (fig. 5, 1a-b); pendant un moment, ces deux céramiques ont été attribuées à la culture de Baden. En 1982, I. Ecsedy (1982) a publié un

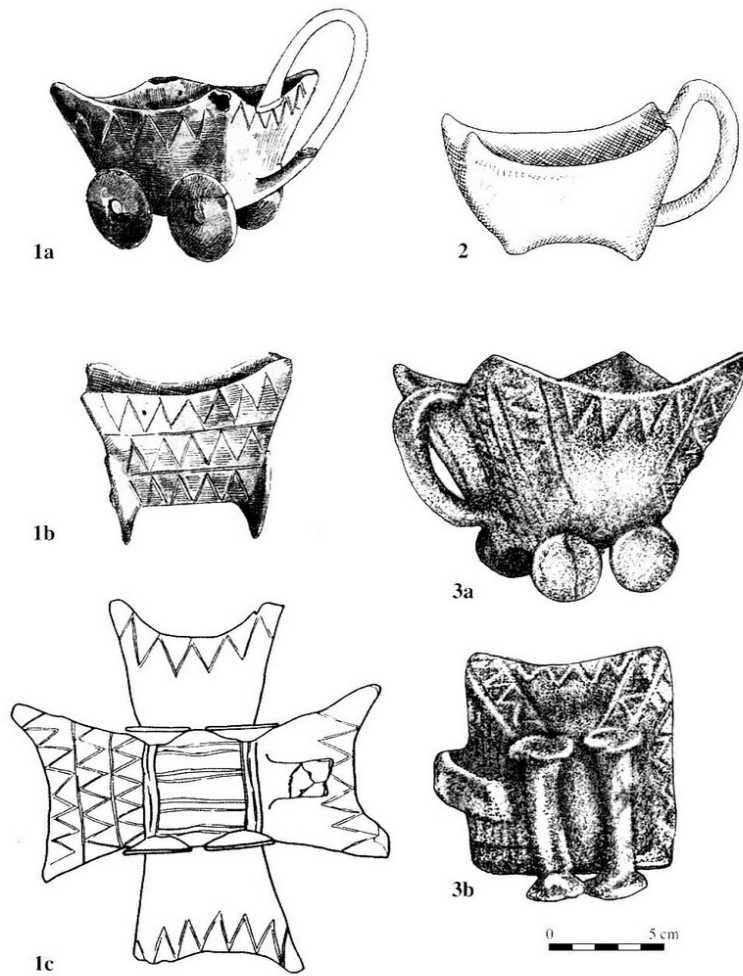


Fig. 2. Miniatures de chariots en terre cuite. 1a-c, Budakalász, tombe 177; 2, Budakalász, tombe 158 (Fettich 1969); 3a-b, Szigetszentmárton (Kalicz 1976).

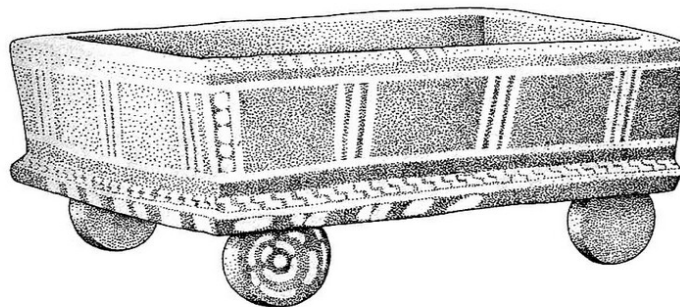


Fig. 3. Le chariot de Palaikastro en Crète (Müller-Karpe 1974).

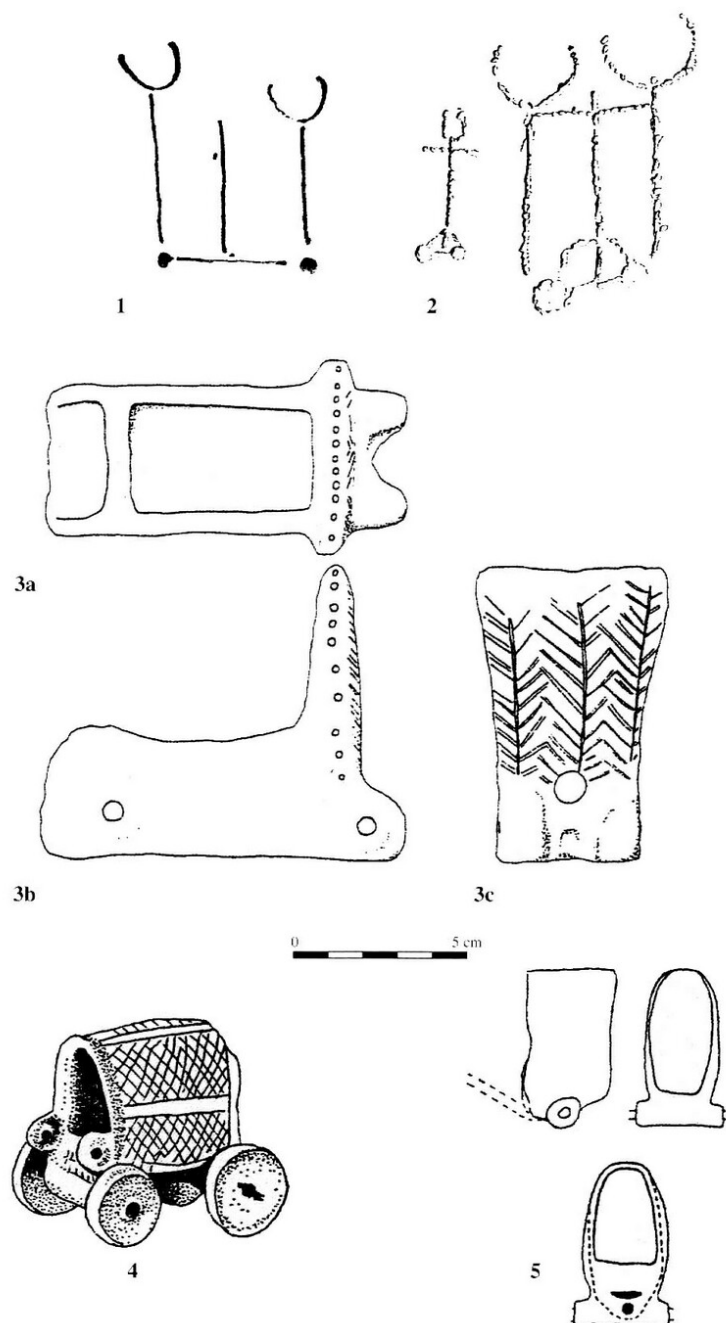


Fig. 4. Gravures et représentations de chariots en terre cuite. 1-2. Zütschen (Woytowisch 1995 : 163, 74-75); 3a-c. Tell Brak (Emberling et al. 1999 : fig. 23d); 4. Tepe Grava (Littauer et Crowell 1974 : fig. 2); 5. Homs (Littauer et Crowell 1974 : fig. 4).

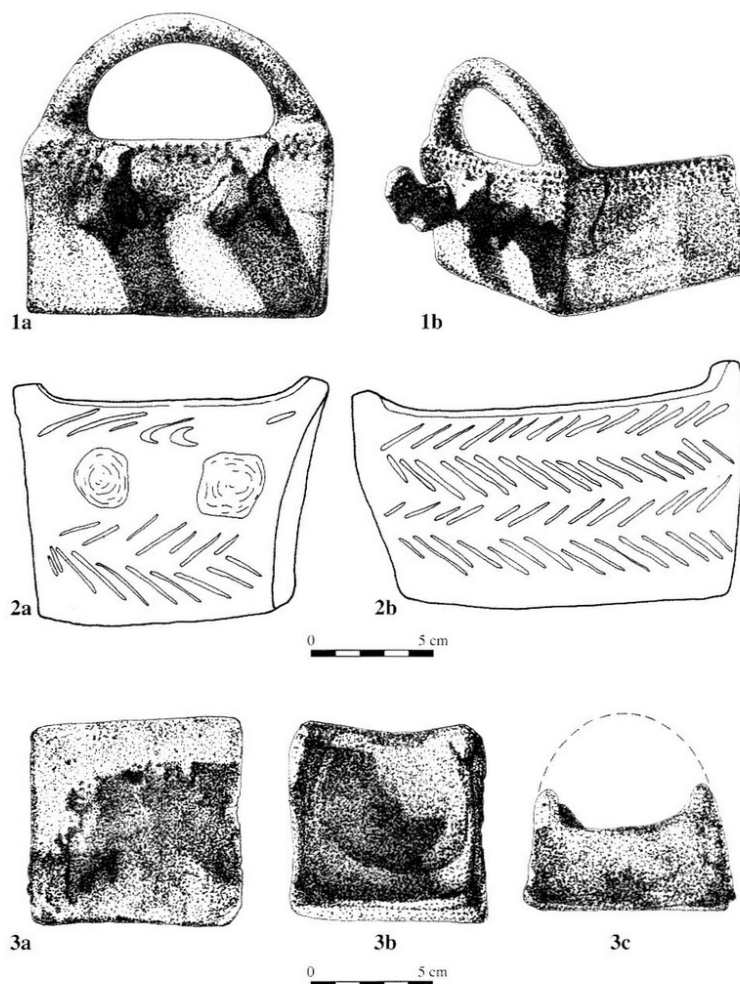


Fig. 5. Récipients céramiques en forme de chariot. 1a-b, Radošina; 2a-b, Boglárlelle; 3a-c, Pilismarót (Bondár 1990).

autre modèle de chariot en terre cuite, trouvé à Boglárlelle (fig. 5, 2a-b). M. Bondár en a signalé un nouvel exemplaire (fig. 5, 3a-c) dans la nécropole de Pilismarót-Basaharc, attribué au groupe de Boleráz (Bondár 1990; 1992), mais le fouilleur, I. Torma, n'accepte pas l'idée qu'il puisse s'agir d'une représentation de chariot.

L'inventaire du groupe de Boleráz a été enrichi par la publication de deux nouvelles maquettes provenant d'Autriche. E. Ruttkay a publié deux fragments, l'un de Mödling-Jennyberg (fig. 6, 1) (Ruttkay 1973; 1995) et l'autre de Plessing-Holzfeld (fig. 6, 2) (Ruttkay 1999 : tabl. 5.63).

Hors de la zone de la culture de Baden, un autre fragment est connu à Badacin (Roumanie) dans la culture de Cotofeni, également datée du Chalcolithique récent (Bacuet 1998 : pl. 1).

La monographie la plus récente consacrée aux chariots est celle de M. Vosteen (1999), qui présente un très large panorama. Dans ce travail, à côté de l'histoire des recherches, l'auteur s'intéresse surtout à la datation et au rôle religieux des chariots. L'inventaire détaillé porte sur les maquettes depuis le Chalcolithique jusqu'à l'Âge du Fer.

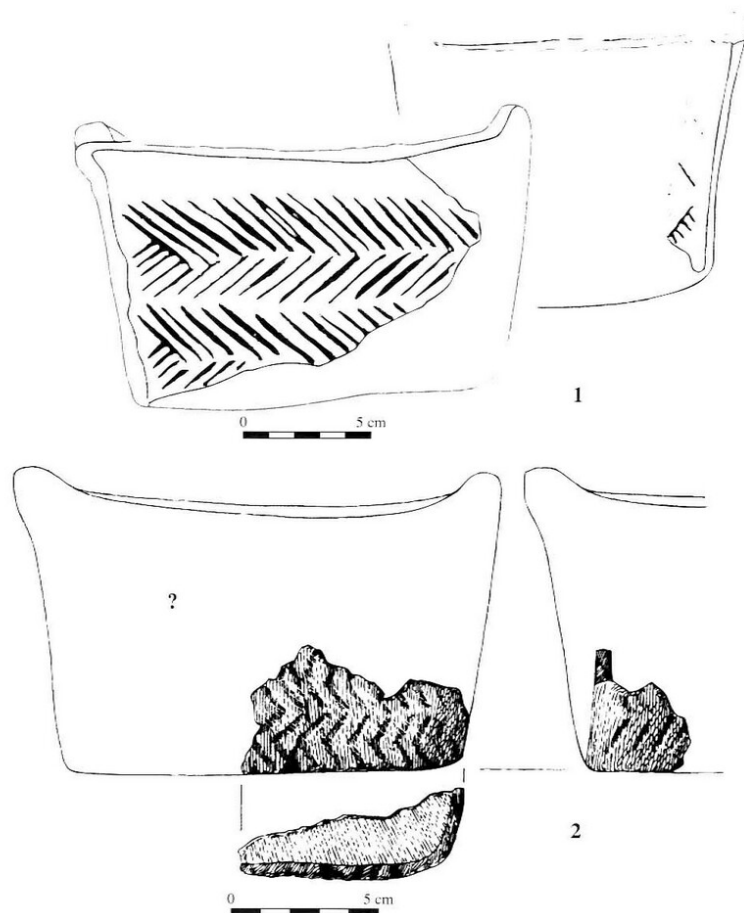


Fig. 6. Récipients céramiques en forme de chariot. 1, Mödling-Jennyberg (Ruttkay 1995); 2, Pleissing (Ruttkay 1999).

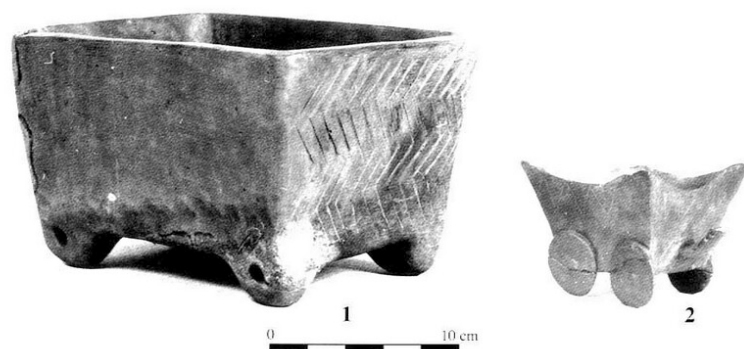


Fig. 7. Récipients céramiques en forme de chariot. 1, Balatonberény; 2, Budakalász. Photo T. Kádas.

J'aimerais compléter le répertoire des modèles réduits de chariots dans le groupe de Boleráz, en publiant ici un autre objet magnifique.

À Balatonberény (comité de Somogy), un collectionneur privé a trouvé les fragments du plus grand modèle connu de chariot en contexte Boleráz. Malheureusement, on ne sait ni quand ni comment cette découverte a été faite. À partir du fragment retrouvé, l'ensemble du récipient a été reconstitué (fig. 7, 1, et fig. 8). En même temps que cet objet, d'autres tessons de céramique Boleráz ont été déposés au musée de Kaposvár.

Voici une description du récipient en forme de chariot. Des fragments de fond et de côtés appartiennent à un large récipient rectangulaire. Sur les côtés, le décor est constitué de lignes verticales continues en zigzag. Les extrémités des deux longs côtés sont arrondies et perforées transversalement pour y fixer les essieux ; mais aucune roue n'est conservée. Le bord supérieur est brisé ; il est donc impossible de savoir comment se terminait le haut de la céramique. (Hauteur : 12,5 cm ; base du long côté : 20 cm ; sommet du long côté : 23 cm ; base du petit côté : 13 cm ; sommet du petit côté : 16,5 cm. Conservé à Kaposvár, Rippl Rónai Museum, n° inv. 02/04).

Les miniatures de chariot aujourd'hui connues pour le Chalcolithique récent permettent de tirer quelques conclusions. Ces objets peuvent être datés de la phase ancienne (groupe de Boleráz) et de la phase classique de la culture de Baden. Pour le Baden récent et pour la culture de Kostolac qui lui succède, aucune maquette de chariot n'est connue jusqu'à présent. A. Durman (1988 : 19 et 47, Kat. 24) décrit un fragment de modèle réduit, malheureusement sans illustration, du site de Vučedol ; pour certains chercheurs, la culture de Vučedol appartiendrait encore au Chalcolithique. En se référant à une communication orale de A. Durman, Bakker *et al.* (1999 : 788) mentionnent un autre objet du même type à Borinci (Croatie), également dans la culture de Vučedol.

On peut résumer maintenant les caractéristiques des représentations de chariots :

- on trouve des décors incisés en zigzag sur les maquettes de Boleráz (Boglárlelle, Mödling, Pleissing, Balatonberény) ;
- des représentations animales apparaissent sur les chariots du groupe de Boleráz (Radošina, Boglárlelle) ;
- aucune roue n'a été représentée sur les maquettes de voiture du groupe de Boleráz, en dépit du fait que les roues étaient déjà certainement connues, comme le montre d'ailleurs la présence d'essieux sur le chariot de Balatonberény ;

– les récipients à anse rubanée en forme de voiture, décorés (tombe 177 de Budakalász, Szigetszentmárton) ou non ornés (tombe 158 de Budakalász), sont caractéristiques des maquettes de chariot de la culture de Baden, postérieurement à la phase Boleráz.

3. LE CHARIOT AVANT LA CULTURE DE BADEN

Pendant longtemps en Europe, on ne connaissait que deux preuves archéologiques de l'utilisation ancienne du chariot : la gravure de véhicules sur une des dalles de Züschen et les modèles réduits en terre cuite. Puis deux nouvelles représentations ont été découvertes : des incisions sur une céramique et un modelage en forme d'animaux représentant un chariot tiré par des bœufs. La découverte du vase de Bronocice (fig. 9, 1) a marqué un nouveau progrès dans l'histoire des véhicules à roues en Europe. Cette poterie est plus ancienne que la culture de Baden et le décor incisé montre un chariot à quatre roues ; voilà qui signifie que la connaissance des véhicules à quatre roues en Europe est antérieure à la culture de Baden (Kruk et Milisauskas 1981 ; 1991 ; Bakker *et al.* 1999). Le vase de Bronocice a été trouvé dans une fosse ; il appartient à la culture des « Gobelets à col en entonnoir » (TRBK, Funnel Beaker Culture) et a été daté par le ¹⁴C. On peut également observer d'autres représentations symboliques sur ce vase : eau (?), arbre (?), bâtiments (?). Le dessin d'un chariot rectangulaire est très clair, avec quatre petits cercles pour les roues et des traits rectilignes pour les essieux. Au milieu du chariot, on peut remarquer un autre cercle incisé. Selon Bakker *et al.* (1999 : 784), ce signe pourrait représenter une roue de rechange ou bien le dessin d'un objet sacré. Une reconstitution de chariot tiré par une paire de bœufs (fig. 9, 3) a été proposée pour cette représentation schématique (Kruk et Milisauskas 1991).

Pour ce chariot massif où les roues à moyeu court tournent autour d'un essieu fixe, les animaux de trait, à ce que l'on croit, étaient des bœufs. Pour la TRBK, ce n'est pas la seule représentation de chariot sur une poterie. Un modelage d'applique prouve que les bœufs attelés étaient également vénérés et reproduits en terre cuite : sur le site de Krežica-Jara près de Lublin (Pologne), ont été découverts les fragments de la partie supérieure du corps de petits bœufs (fig. 9, 2). Sur ce modelage, on voit clairement deux animaux de trait avec un joug fixé en arrière de la nuque (Filip 1966 : 643 ; Dinu 1981). Deux animaux de trait sont également représentés sur la partie anté-

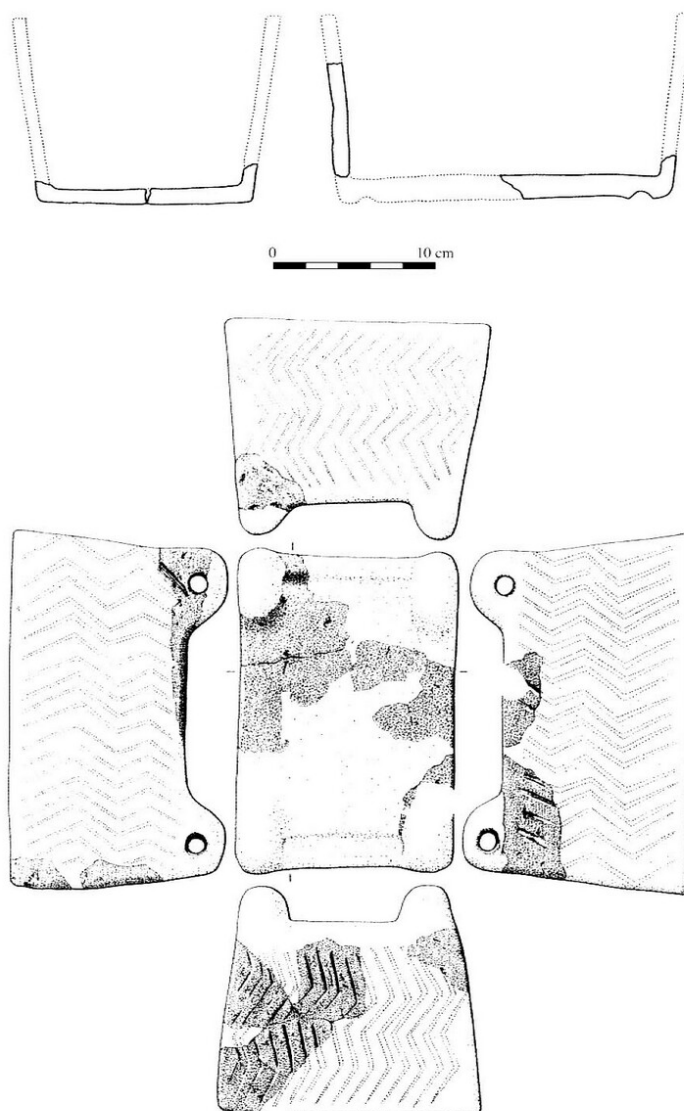


Fig. 8. Récipient céramique en forme de chariot. Balatonberény. Dessin S. Ósi.

rieure des modèles réduits de Radošina (fig. 5. 1 a-b) et de Boglárlelle (fig. 5. 2 a-b) du groupe de Boleráz.

En 1989, des chercheurs ont apporté de nouvelles preuves de l'utilisation de chariots, dans la tombe mégalithique double de Flintbek près de Kiel, en Allemagne. Les archéologues ont découvert des ornières provoquées par le passage d'un véhicule à roues. Selon les observations, les traces mesuraient 20 m de longueur et consis-

taient en deux réseaux parallèles d'ornières, de 20 cm de largeur chacun, et d'une ornière simple parallèle aux précédentes. Chaque ornière avait 5 à 6 cm de largeur et l'emprise des roues au sol devait être de l'ordre de 1,10 m à 1,20 m (Zich 1992 : 1993, dans ce volume p. 219-221) Le site de Flintbek appartient à la TRBK et, comme Bronocice, peut être daté de 3650-3400 av. J.-C. (Bakker *et al.* 1999 : 784).

La roue est une partie essentielle d'un chariot ; pourtant, on n'y a pas assez prêté attention pour l'analyse des véhicules chalcolithiques. M. Dinu (1981 : 1) a autrefois recensé les roues miniatures de Roumanie, qui peuvent être datées antérieurement au IV^e millénaire. Ces roues proviennent de contextes Cucuteni, Gumelnitsa et Petresti. L'auteur considérait comme démontré l'usage des véhicules à roues bien antérieurement à l'idée acceptée alors ; la théorie a été rejetée pendant un moment. Récemment, deux nouvelles roues ont été reconnues sur les sites de Jebel Aruda (Syrie) et d'Arslantepe (Turquie). Les datations récentes ont permis d'établir que ces deux roues ont plus ou moins le même âge que la poterie de Bronocice, ce qui signifie que la roue existait bien auparavant, également au Proche-Orient. J. A. Bakker *et al.* (1999) ont recensé d'ailleurs d'autres roues en Europe, donnant ainsi un sens nouveau à la connaissance des chariots et à leur apparition dans cette zone géographique.

Plus récemment, G. Ilon (2001 : 476) a publié un fragment de roue de Szombathely (Hongrie). À son avis, concernant les circonstances de la fouille et le contexte archéologique, la roue appartient au Chalcolithique ancien, à la culture de Lengyel ; cette roue est donc bien plus ancienne que les chariots connus de la culture de Baden.

4. LE RÔLE CÉRÉMONIEL DU CHARIOT

Ces indices, même s'ils sont peu nombreux, montrent qu'un changement important est intervenu entre le chariot de Bronocice et celui de Budakalász. Les données du Chalcolithique moyen (Bronocice, Krežnica) se rapportent à des rituels religieux où le chariot est respecté. Les symboles sur la poterie de Bronocice (eau ? arbre ? bâtiments ?), de même que le véhicule à roues enterré dans une tombe se rapportent, comme à Flintbek, à l'idée que, pendant cette période, le chariot faisait l'objet d'une interprétation mystique ; son usage était réservé à des événements particuliers pour une minorité d'hommes. La mise en terre de modèles réduits (Pilismarót, Budakalász, Szigetszentmárton) nous conduit de même au monde religieux d'alors. Malheureusement, la compréhension des coutumes préhistoriques est un problème encore irrésolu. Nous pourrions nous servir de la mythologie de périodes plus récentes, mais la comparaison serait alors forcée ; il n'est pas sûr que nous puissions préciser les croyances des gens qui ont créé les premiers chariots. Nous allons néanmoins faire quelques remarques, fondées sur la description des chariots eux-mêmes (modèles réduits, représentations gravées, roues).

4.1. PRÉSENCE OU ABSENCE DE ROUES...

Dans la culture de Baden, il est parfaitement possible de séparer les objets fonctionnant réellement comme chariots (Bronocice, Budakalász tombe 177, Szigetszentmárton, Balatonberény) et ceux qui évoquent seulement des chariots (Radošina, Budakalász tombe 158, Boglárlelle, Pilismarót, Mödling, Pleissing). La différence entre ces deux groupes consiste en la présence ou l'absence de roues.

Attachons-nous d'abord aux chariots à roues. Sur la céramique de Bronocice, on a représenté un véhicule à quatre roues (fig. 9, 1). La maquette de la tombe 177 de Budakalász possédait des roues en disque (fig. 2, 1a-c) et elle était posée sur ses roues lors de la découverte. Dans le cas de l'autre récipient de Budakalász, les roues étaient remplacées par quatre boutons comme des pieds (fig. 2, 2) et l'objet en terre cuite était posé sur ses pieds quand il a été mis en terre. À Szigetszentmárton, une autre solution a été adoptée pour les roues et la représentation n'est pas ambiguë (fig. 2, 3b). Dans le cas du chariot de Balatonberény, nous trouvons encore un autre type : le passage des essieux est représenté par des perforations profondes (fig. 7, 1 et fig. 8).

Considérant que les gens qui ont fabriqué ces modèles réduits connaissaient les moyens de représenter un chariot à quatre roues, nous sommes en droit de poser la question suivante : ces objets rectangulaires sans roue étaient-ils réellement des chariots ? Il peut y avoir deux raisons pour que les fabricants n'aient pas représenté les roues ou même pas suggéré la présence de roues. Soit les chariots, comme ces objets rectangulaires, étaient faits dans d'autres buts (c'est-à-dire que ce n'étaient pas des chariots), soit les fabricants ont utilisé une autre solution pour les roues (par exemple, la caisse du chariot posée sur des essieux rotatifs) et, dans ce cas, le corps rectangulaire du véhicule et les roues ne sont pas toujours trouvés au même endroit. Je préfère la seconde explication. Dans le cas de Szigetszentmárton (fig. 2, 3a-b), on voit bien que ne sont pas représentées des roues discoïdes indépendantes, mais deux véritables cylindres terminés, à leurs extrémités, par un élargissement en forme de roue. Les fabricants de cet objet ont posé la caisse du chariot directement sur ces essieux de gros diamètre. Cette solution rendrait alors compte de l'absence de marques d'essieu sur les modèles réduits sans roue. Elle expliquerait également pourquoi nous trouvons, dans les sites Boleráz, un si grand nombre de bobines en terre cuite de différentes dimensions. Les recherches précédentes n'ont pas réussi à préciser la fonction de ces objets ou

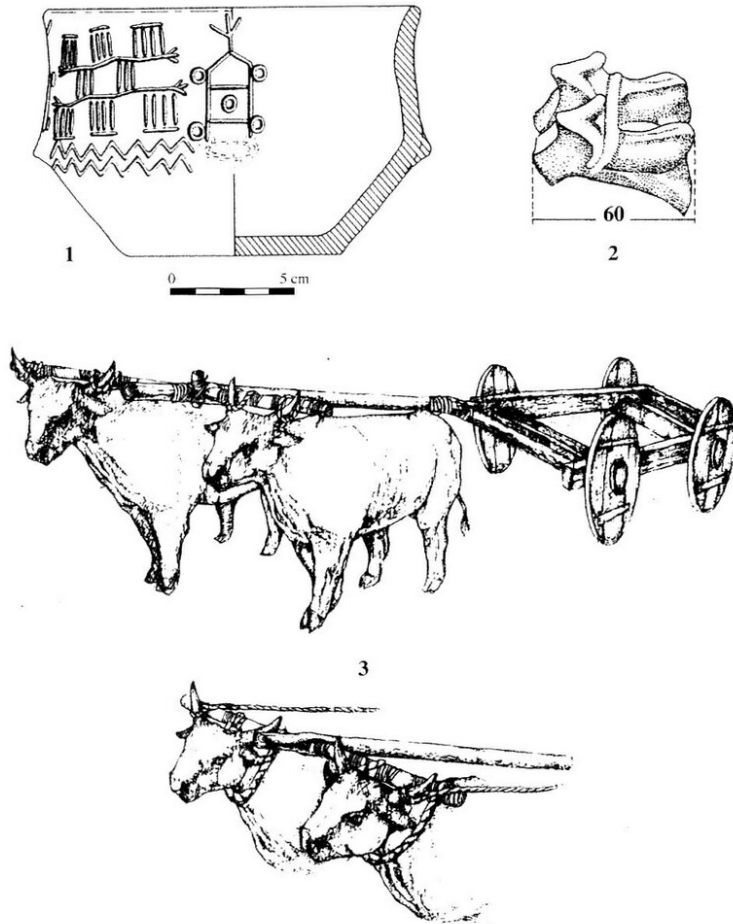


Fig. 9. Gravures et modelage. 1. Bronocice (Kruk et Milisauskas 1991); 2. Krežnica (Dinu 1981); 3. Hypothèse de reconstitution (Kruk et Milisauskas 1991).

alors elles les ont interprétés comme de simples bobines appartenant à l'outillage domestique pour le tissage. Au plan archéologique, les bobines n'ont pas été pensées en rapport avec d'éventuelles représentations de chariots. Si nous acceptons que les solutions techniques adoptées à Szigetszentmárton (fig. 2, 3a-b) sont bien des roues solidaires d'un essieu rotatif, alors les bobines doivent de même prendre un nouveau sens, augmentant de fait le nombre des éléments de chariots du Chalcolithique.

Il est important de savoir si, oui ou non, toutes les poteries de forme rectangulaire peuvent être interprétées, au Chalcolithique, comme des maquettes de voitures.

Sans ambiguïté, le chariot étant un véhicule à roues, il doit avoir des roues, ou tout au moins les roues doivent être indiquées d'une manière ou d'une autre. En cas d'absence de roues, la représentation d'un animal de trait devant une caisse quadrangulaire prouverait également que l'objet peut être défini comme un véhicule.

Il n'y a pas de représentation de roues sur les exemplaires de Radošina (fig. 5, 1a-b) et de Boglárlelle (fig. 5, 2a-b). Pourtant, nous pouvons clairement les définir comme des chariots, parce que le fabricant a figuré les animaux de trait sous la forme de têtes en relief.

Dans le cas des récipients autrichiens (fig. 6, 1-2) et de celui de Pilismarót (fig. 5, 3a-c), il n'y a aucune indication de roues ou d'animaux de trait ; cependant, si nous acceptons l'hypothèse mentionnée plus haut, c'est-à-dire un autre mode de représentation des roues, alors – considérant d'autres détails figurés – ces objets représenteraient également des chariots.

4.2. SI NOUS OBSERVONS LES MODÈLES RÉDUITS...

Si nous observons les modèles réduits des chariots européens et ceux de même âge trouvés à Hamman (Littauer et Crowell 1974), Homs (Littauer et Crowell 1974) et d'un site inconnu (Littauer et Crowell 1974; 1990), tous en Syrie, et en Turquie ceux d'Adana (Özgen 1986), Gaizantepe I (Özgen 1986), Gaizantepe II (Özgen 1986), ainsi que les modèles irakiens de Tell Brak (Emberling *et al.* 1999) et Tepe Grava (Littauer et Crowell 1974), nous pouvons établir que ces derniers sont très différents par la forme et la décoration (fig. 4). La représentation de quatre roues pleines fixées à des essieux massifs est un trait commun à tous les exemplaires du Proche-Orient. La décoration est incisée, principalement des lignes en arêtes de poissons ou en zigzag. Ces chariots sont en quelque sorte des ancêtres des représentations de véhicules bâchés. Au contraire, tous les exemplaires européens figurent des modèles de voitures rectangulaires ouvertes. Une seule exception est connue à Pilismarót, qui pourrait être un véhicule bâché (ou bien un chariot comme celui de Radošina qui possède un arceau) (fig. 5, 1a-b).

Nous sommes en droit de poser la question : si les chariots d'Europe et ceux du Proche-Orient sont si différents les uns des autres, y a-t-il réellement entre eux une relation d'origine commune ? Il est intéressant de noter que, jusqu'à présent, aucun modèle réduit de chariot chalcolithique n'a été trouvé dans cette large région entre Syrie, Mésopotamie et bassin des Carpates.

Récemment, une nouvelle théorie a été avancée à propos de l'origine du chariot et de la voie de diffusion vers l'Europe. En s'appuyant sur les données radiocarbone les plus récentes et sur l'absence de relations entre les régions évoquées ci-dessus, J. A. Bakker *et al.* (1999 : 798) proposent l'explication vraisemblable que le chariot s'est développé au Proche-Orient et en Europe à la même époque ; ou bien, hypothèse alternative, que si le chariot tire réellement son origine du Proche-Orient, sa diffusion aurait été très rapide en Europe.

4.3. LA GRAVURE DE L'ALLÉE COUVERTE DE ZÜSCHEN (ALLEMAGNE)

Elle est habituellement interprétée comme une représentation de char à deux roues (fig. 4, 1-2) (Gimbutas 1991 ; Woytowisch 1995 : 163 et pl. 74, 75. 1-2). À première vue, cette gravure est le plus ancien pictogramme décrivant un véhicule à deux roues. En comparant ces dessins gravés avec d'autres représentations d'Allemagne moyenne et d'Italie (Gimbutas 1991 : 369), nous pourrions proposer une autre explication : selon moi, contrairement à l'opinion admise, ces schémas de Züschen représenteraient une charrue à roues tirée par des bœufs, plutôt qu'un char.

Comme nous le voyons depuis la parution des études de G. Childe et de I. Bóna, le nombre des figurations de chariots s'est accru de façon significative. La datation de la première apparition des maquettes en terre cuite a d'abord été modifiée, en raison du rajeunissement de la culture de Baden par les datations radiocarbone et la dendrochronologie. Aujourd'hui cette importante innovation est datée beaucoup plus anciennement. Les nouvelles découvertes (Bronocice, Flintbek) remontent au Chalcolithique moyen et permettent de faire remonter les premiers chariots avant la culture de Baden. Ces nouvelles données pourraient suggérer une nouvelle route hypothétique de diffusion du chariot en Europe.

Selon l'opinion la plus couramment admise autrefois, le véhicule à roues aurait été inventé et se serait développé d'abord au Moyen-Orient (Syrie, Anatolie et Mésopotamie) à la fin du IV^e millénaire. Quant à la route possible de diffusion en Europe, les scientifiques suggèrent trois régions intermédiaires : la région des Steppes pontiques au nord de la mer Noire, la péninsule balkanique, la Méditerranée et l'Italie.

Les roues pleines d'Europe du Nord, les orniers de chariot à Flintbek, les représentations du vase de Bronocice et les modèles réduits du Chalcolithique dans le bassin des Carpates rendent également possible une voie de diffusion du nord vers le sud. Mais c'est encore une question ouverte de savoir pourquoi les utilisateurs des chariots se seraient uniquement dirigés vers le sud. Pourquoi n'auraient-ils pas atteint toutes les régions d'Europe pendant leurs déplacements ? Pour l'instant, nous ne pouvons fournir aucune réponse. Le problème de la genèse et de la diffusion, comme celui de la direction et de la vitesse de diffusion, restent encore sans solution.

Traduction : P. PÉTREQUIN et A.-M. PÉTREQUIN

BIBLIOGRAPHIE

- BACUET S., 1998.– Un carucior de lut descoperit la Badacin (Jud. Salaj) – A clay wagon discovered at Badacin (Saalaj County), *Apulum*, 35: 37-41.
- BAKKER J. A., KRUK J., LANTING A. E. et MILISAUSKAS S., 1999.– The earliest evidence of wheeled vehicles in Europe and the Near East, *Antiquity*, 73: 778-790.
- BANNER J., 1956.– *Die Pécelér Kultur*. Archaeologia Hungarica, 35, Budapest.
- BICHIR G., 1964.– Autour du problème des plus anciens modèles de chariots découverts en Roumanie, *Dacia*, 8: 67-86.
- BÓNA I., 1960.– Clay Models of Bronze Age Wagons and Wheels in the Middle Danube Basin, *Acta Archaeologica Academiae Scientiarum Hungariae*, Budapest, 12: 83-111.
- BÓNA I. (ed.), 1992.– *Bronzezeit in Ungarn. Forschungen in Tell Siedlungen an Donau und Theiss*. Ausstellungskatalog, Frankfurt am Main.
- BÓNA I. (ed.), 1994.– *Le Bel Âge du Bronze*. Catalogue d'exposition. Musée archéologique de la Ville de Dijon (19 mars-16 mai 1994), Mont Beuvray.
- BONDÁR M., 1990.– Das frühbronzezeitliche Wagenmodell von Börzönce, *Communicationes Archaeologicae Hungariae*, Budapest: 77-91.
- BONDÁR M., 1992.– *Kora bronzkori kocsimodell Börzöncéről. – Das frühbronzezeitliche Wagenmodell von Börzönce*. Zalai Múzeum, Zalaegerszeg, 4: 113-127.
- BOROFFKA N., 1994.– *Die Wietenberg-Kultur. Ein Beitrag zur Erforschung der Bronzezeit in Südosteuropa*. Universitätsforschungen zur prähistorischen Archäologie, Heidelberg, 19, Bonn.
- DINU M., 1981.– Clay Models of Wheels discovered in Copper Age Cultures of Old Europe mid-fifth Millennium BC, *The Journal of Indo-European Studies*, Hattiesburg, Miss., 9: 1-14.
- DURMAN A., 1988.– The Vučedol Culture, in: A. Durman (ed.), *Vučedol. Three thousand years bc*. Catalogue of the exposition (21-07-31. 08.1988), Zagreb.
- ECSEDY I., 1982.– Későrézkori leletek Boglárlelléről – Late Copper Age finds from Boglárlelle, *Janus Pannonius Múzeum Évkönyve*, Pécs, 26: 73-95.
- EMBERLING G., CHENG J., LARSEN, E. T., PITTMANN H., SKULDBOEL T., WEBER J. et WRIGHT H., 1999.– Excavations at Tell Brak 1998. Preliminary Report, *Iraq*, 61: 1-41.
- FETTICH N., 1969.– Újabb adatok az őskori kocsikhoz a Kárpát-medencében – Neue Beiträge zum prähistorischen Wagen im Karpatenbecken, *Ethnographia*, 80: 29-71.
- FILIP J., 1966.– *Enzyklopädische Handbuch zur Ur- und Frühgeschichte Europas*. I, Prag.
- FOLTINY S., 1959.– The Oldest Representations of Wheeled Vehicles in Central and Southeastern Europe, *American Journal of Archaeology*, New York, 63: 53-58.
- GIMBUTAS M., 1991.– *The Civilization of the Goddess*. San Francisco.
- ILON G., 2001.– Újabb adat a réz- és bronzkori kocsik Kárpát-medencei történetéhez, *Vasi Szemle*, 55: 474-485.
- KALICZ N., 1968.– *Die Frühbronzezeit in Nordost-Ungarn*. Archaeologia Hungarica, 45, Budapest.
- KALICZ N., 1976.– Ein neues kupferzeitliches Wagenmodell aus der Umgebung von Budapest, *Festschrift für R. Pittioni zum siebzigsten Geburtstag*. Archaeologia Austriaca, Wien, Beiheft 13: 188-202.
- KOREK J., 1973.– *Der älteste Wagenfund Europas*. Helms-Museum, Hamburgisches Museum für Vor- und Frühgeschichte.
- KRUK J. et MILISAUSKAS S., 1978.– A Neolithic Settlement in Southeastern Poland, *Archaeology*, 31: 44-52.
- KRUK J. et MILISAUSKAS S., 1981.– Chronology of Funnel Beakers, Baden-like and Lublin-Volynian settlements at Bronocice, Poland, *Germania*, 59: 1-19.
- KRUK J. et MILISAUSKAS S., 1991.– Utilization of cattle for traction during the later Neolithic in southeastern Poland, *Antiquity*, 65: 562-566.
- LITTAUER M. A. et CROUWELL J. H., 1974.– Terracotta Models as Evidence for Vehicles with Tilts in the Ancient Near East, *Proceeding of the Prehistoric Society*, Cambridge, 40: 20-36.
- LITTAUER M. A. et CROUWELL J. H., 1990.– A Terracotta Wagon Model from Syria in Oxford, *Levant*, 22: 160-162.
- MAKKAY J., 1963.– Adatok a péceli (badeni) kultúra vallásos elképzeléseiről. Data to the religious Beliefs of the Pécel (Baden) Culture, *Archaeologiai Értesítő*, Budapest, 90: 1-14.
- MAKKAY J., 1965.– What was the Copper Age Clay Wagon model of Budakalász, *Alba Regia*, 4-5 (1963-1964): 11-15.
- MÁTHÉ M., 1984.– Preliminary report on the 1977-1982 excavations at the Neolithic and Bronze Age settlement of Berettyóújfalú-Herpály. Part II. Bronze Age, *Acta Archaeologica Academiae Scientiarum Hungariae*, Budapest, 36: 137-159.
- MÁTHÉ M., 2001.– Polgár-Kenderföldek, in: P. Raczky et A. Aanders (ed.), *Régészetiünk jelentős feltárásai 1975-2000*. Budapest.
- MESTERHÁZY K., 1976.– Agyag kocsimodell Pocsajról – Clay Cart Model from Pocsaj, *Archaeologiai Értesítő*, Budapest, 103: 223-229.

- MÜLLER-KARPE H., 1974.– *Handbuch der Vorgeschichte, Bd. 3, Kupferzeit, 3^e Teilband*. München. C. H. Beck.
- OLEXA L., 1983.– Sídlišká a pohrebiská z doby bronzovej v Nižnej Myšľi – Siedlungen und Gräberfeld aus der Bronzezeit in Nižná Myšľa. *Archeologické Rozhledy*, Praha, 35: 122-129.
- OLEXA L., 1996.– *Nižná Myšľa v dobe bronzovej – Siedlungen und Gräberfeld aus der Bronzezeit in Nižná Myšľa. Ergebnisse der archäologischen Ausgrabungen 1977-1995*. Košice.
- ORDENTLICH I. et CHIDIOSAN N., 1975.– Carucioare miniatura din lut apartinind culturii Otomani (Epoca bronzului) de pe teritoriul Romaniei. *Crisia*: 28-44.
- ÖZGEN E., 1986.– A Group of Terrecotta Wagon Models from Southeastern Anatolia. *Anatolian Studies*, 36: 165-171.
- PAVÚKOVÁ V. et BÁRTA J., 1977.– Āneolitische Siedlung der Boleráz-Gruppe in Radošina, *Slovenská Archaeológia*, Bratislava, 25: 433-447.
- RUTTKAY E., 1973.– Über die Badener Kultur in Niederösterreich und im Burgenland, in: *Symposium über die Entstehung und Chronologie der Badener Kultur*. Bratislava: 441-452.
- RUTTKAY E., 1995.– Boleráz-Gruppe, in: E. Lenneis, C. Neugebauer-Maresch et E. Ruttkey (ed.), *Jungsteinzeit im Osten Österreich*. Forschungsberichte zur Ur- und Frühgeschichte, 17, St. Pölten-Wien: 145-160.
- RUTTKAY E., 1999.– Siedlungsfunde der Boleráz-Gruppe aus Wien und dem nordtransdanubischen Niederösterreich. *Fundberichte aus Österreich*, Wien, 38: 609-622.
- SCHUSTER C., 1996.– Despre carucioarele din lut ars Epoca bronzului de pe teritoriul Romāniei – Über die Tonwagenmodelle auf dem Gebiete Rumāniens in der Bronzezeit. *Thraco-Dacica*, 17: 117-137.
- SOPRONI S., 1954.– A budakalászi kocsí, *Folia Archaeologica*, Budapest 6: 29-36.
- TÁRNOKI J., 1999.– Bronzkori kocsimodell Törökszentmiklós-Terehalomról. – Das bronzezeitliche Wagenmodell von Törökszentmiklós-Terehalom, *Savaria – Pars Archaeologica*, 4/3: 165-175.
- VOSTEEN M. U., 1999.– *Urgeschichtliche Wagen in Mitteleuropa. Eine archäologische und religionswissenschaftliche Untersuchung neolithischer bis hallstattzeitlicher Befunde*. Freiburger Archäologische Studien, 3, Leidorf.
- WOYTOWISCH E., 1995.– Die Wagen der Schweiz in der europäischen Bronzezeit, *Helvetica Archaeologica*, Basel, 26: 83-351.
- ZICH B., 1992.– Frühneolithische Karrenspuren in Flintbek, *Archäologie in Deutschland*, 8: 58.
- ZICH B., 1993.– Die Ausgrabungen chronisch gefährdeter Hügelgräber der Stein- und Bronzezeit in Flintbek, Kreis Rendsburg-Eckenhörde. Ein Vorbericht, *Offa*, 49-50: 15-31.

Premiers chariots, Premiers araires

*La diffusion
de la traction animale en Europe
pendant les IV^e et III^e millénaires
avant notre ère*



Sous la direction de
Pierre Pétrequin, Rose-Marie Arbogast,
Anne-Marie Pétrequin, Samuel van Willigen
et Maxence Bailly

CRA 29
MONOGRAPHIES

CNRS EDITIONS