

Raeflaet

TOME XLVIII, 1979, 1^{er} fasc.

DEEL XLVIII, 1979, 1^o afl.

L'ANTIQUITÉ CLASSIQUE

Revue semestrielle, publiée avec l'appui
du Ministère de l'Éducation Nationale et de la Culture
et de la Fondation Universitaire.

Zesmaandelijks tijdschrift, uitgegeven met de steun
van het Ministerie van Nationale Opvoeding en Cultuur
en van de Universitaire Stichting.

*081
R 121(2)
A012*

EXTRAIT — OVERDRUK

BRUXELLES — BRUSSEL
1979

LA FAIBLESSE DE L'ATTELAGE ANTIQUE : LA FIN D'UN MYTHE ?

Depuis Lefebvre des Noëttes (*L'Attelage. Le Cheval de selle à travers les âges*, Paris, 1931) il est communément admis que l'attelage antique est déficient, le collier «de gorge» constituant un handicap insurmontable à une traction efficace. P. Vigneron (*Le cheval dans l'Antiquité*, Nancy, 1968), plus récemment, rendait aux théories de Lefebvre une force nouvelle, tout en nuancant les possibles conséquences socio-économiques, au niveau de l'esclavage notamment. L'argumentation des deux auteurs repose sur une connaissance érudite du monde antique — encore que la documentation iconographique soit exemplative et non systématique — et une approche technique assurée de l'attelage, mais la démarche et l'interprétation sont théoriques. L'attelage antique de Lefebvre des Noëttes est essentiellement une construction de l'esprit qui n'a toutefois guère rencontré jusqu'ici de contradiction. Elle a imposé une vision particulière de la traction animale dont toute notre connaissance de l'économie antique est tributaire et dont les conséquences historiques sont fondamentales.

La confrontation avec les données de l'expérimentation vient d'être tentée par J. Spruytte, dans un ouvrage dont le titre ne traduit pas assez l'importance pour l'archéologie et l'histoire ancienne : *Études expérimentales sur l'attelage. Contribution à l'histoire du cheval*, Paris, 1977. La recherche expérimentale remet en question les conclusions de Lefebvre des Noëttes et permet, dans une certaine mesure, de résoudre un paradoxe qui m'a toujours paru difficile à soutenir, à savoir l'utilisation et le maintien à travers toute l'Antiquité d'un attelage déficient par des populations dont les connaissances hippologiques sont par ailleurs évidentes, comme en témoignent par exemple les raffinements du harnachement scythe ou le *Περὶ ἵππων* de Xénophon.

Au cœur de l'interprétation traditionnelle se situe la traction par «collier de gorge», considérée comme mal adaptée à la physiologie des équidés. La prise de force se situant au-dessus de la pointe inférieure de l'omoplate, la pression du collier générerait la respiration et la circulation. Le point d'attache à hauteur du garrot, trop élevé, empêcherait, par ailleurs, une traction dans de bonnes conditions. Il faut attendre le Moyen Âge, selon P. Vigneron (*op. cit.*, p. 112), pour que «tirant par les omoplates grâce au collier d'épaules, ou par la pointe de l'épaule, c'est-à-dire la rencontre de l'omoplate et de l'humérus, au moyen

de la bricole, le cheval soit alors capable de donner toute sa mesure». Dans ces conditions, le commandant Lefebvre des Noëttes estimait que «la majeure partie de la force motrice reste sans emploi et l'on ne saurait dépasser la limite imposée par le *De cursu publico*, pour le chargement des voitures, soit 500 kilos environ» (*op. cit.*, p. 164).

La vision simplifiée, voire simpliste, de Lefebvre des Noëttes avait déjà frappé P. Vigneron (*op. cit.*, pp. 112-113) qui n'osa toutefois pas rendre compte des conséquences pratiques de la variété observée dans la typologie des attelages antiques. L'expérimentation réalisée en 1910 à la Compagnie des petites voitures à l'initiative du commandant Lefebvre des Noëttes (*op. cit.*, pp. 162-164) est faussée par la confusion entre deux types de harnais antiques résultant d'une synthèse théorique et inadéquate des attelages à joug d'encolure et à joug dorsal (fig. 3).

Il convient de dissiper dès l'abord un malentendu terminologique. L'appellation «collier de gorge» est inexacte et repose sur une confusion, la «gouttière jugulaire», au-dessus de la pointe inférieure de l'omoplate, sur laquelle s'appuierait le collier souple dans l'hypothèse de Lefebvre des Noëttes et de Vigneron (*op. cit.*, p. 112) n'étant pas la gorge qui forme «l'extrémité postéro-inférieure de la tête qu'elle soude avec l'encolure» (Lieutenant-Colonel Aublet, *Manuel d'hippologie*, Paris, 1975, p. 57 et J. Spruytte, *op. cit.*, pp. 9-10). La gorge est évidemment un point très sensible de l'organisme équidé et ne supporte aucune compression (Lt-Col. Aublet, *loc. cit.*). La sous-gorge, seul élément du harnais de tête passant par la gorge, doit toujours être flottante. L'expression «joug de garrot» ou attache du joug «à hauteur du garrot» (cf. P. Vigneron, *op. cit.*, pp. 109-112) n'est pas plus heureuse. Le garrot proprement dit ne peut subir aucune prise d'appui (Lt-Col. Aublet, *op. cit.*, p. 92). Le joug doit donc reposer en avant ou en arrière du garrot.

La démonstration de J. Spruytte s'appuie sur une constatation d'apparence élémentaire : «il n'existe que deux formes fondamentales d'attelage pour les équidés : les attelages avec joug et les attelages sans joug, et deux possibilités pour les attelages sous le joug, l'emploi d'un joug d'encolure ou d'un joug dorsal» (*op. cit.*, p. 12). Dans l'attelage à joug d'encolure (fig. 1), le fourchon prend appui sur le devant des omoplates, l'armature à branches matelassées encadrant de chaque côté la base de l'encolure. La traction s'effectue par les épaules. Dans l'autre cas, une bande souple passe devant et en travers du poitrail. C'est l'ensemble du poitrail qui transmet l'effort à un joug dorsal, donc en arrière du garrot (fig. 2).

Les deux principes trouvent leur application dans l'attelage actuel avec le collier d'épaules et la bricole, la transmission de force se faisant par traits souples et parfois palonnier et non plus par joug.

L'étude de J. Spruytte concerne les véhicules à deux roues attelés d'un ou de deux chevaux, considérés comme le modèle de base de la compréhension

technique de l'attelage. La documentation figurée constitue le point de départ des reconstitutions et de l'expérimentation.

La richesse de l'iconographie relative au char égyptien de la XVIII^e dynastie a permis une reconstitution fidèle à échelle du véhicule à timon et des essais d'utilisation aux trois allures. La prise de force se fait au moyen de fourchons d'encolure reposant juste en avant du garrot et fixés au joug par des liens. La traction se fait ici par les épaules et l'équilibre de l'ensemble est possible par la présence de l'essieu à l'arrière de la caisse.

Les nombreuses représentations sur céramiques attiques à figures noires ou à figures rouges permettent de reconnaître des chars légers et des véhicules utilitaires attelés de trois ou quatre chevaux, dont seuls les éléments centraux sont placés sous le joug. Les bricoliers latéraux sont simplement reliés au véhicule par un trait unique. Un essieu au milieu de la plate-forme, un timon fortement recourbé à son extrémité et une bricole écourtée enserrant le poitrail et reliée à un joug dorsal (en arrière du garrot) assurent une bonne maniabilité et un rendement satisfaisant au char grec. La traction par le poitrail et l'équilibre assuré par le joug (donc indépendant de la bricole) permettent d'envisager un chargement dont le poids est lié à la résistance du matériel, à la puissance et surtout au poids des animaux et non à la disposition du harnachement. L'expérimentation de rendement réalisée par J. Spruytte avec bricole écourtée et attache du timon au joug dorsal confirme les qualités de cet attelage gréco-romain. Dans de mauvaises conditions de roulage, la traction d'une tonne est possible, ce qui double la limite de 500 kg proposée par Lefebvre des Noëttes. La taille, le poids, la morphologie des chevaux, d'une part, la solidité du harnais et du matériel tracté, en particulier des essieux et des roues, d'autre part, constituent des éléments de la connaissance et de l'évolution de l'attelage aussi fondamentaux que la structure et la position du harnais.

Un rapide examen de la documentation figurée gallo-romaine permet de constater, plus particulièrement en pays trévire, la variété des véhicules utilisés (à deux ou quatre roues et à brancard ou timon), l'existence de harnais originaux (voir par exemple fig. 4) et la traction par deux paires d'équidés en file (deux timoniers et deux en volée). Le degré d'élaboration de l'attelage dans le Nord de la Gaule sous le Haut-Empire (et non au Bas-Empire comme le laisse entendre J. Spruytte) annonce les développements médiévaux et modernes du harnachement. Nous nous proposons d'y consacrer prochainement une étude approfondie.

Il n'y a pas eu de «révolution» dans la traction par équidés au Moyen Âge. Dès l'Antiquité, les formules utilisées furent diverses et l'efficacité, réelle pour l'usage demandé. L'histoire de l'attelage ne s'écrit pas en termes de «ruptures», d'«oppositions» ou de «géniales inventions», mais de multiples et diverses solutions empiriques où la solidité du matériel (harnachement ou véhicule), sa fonction, l'enrènement, les traits, le poids et la conformation de l'animal, la

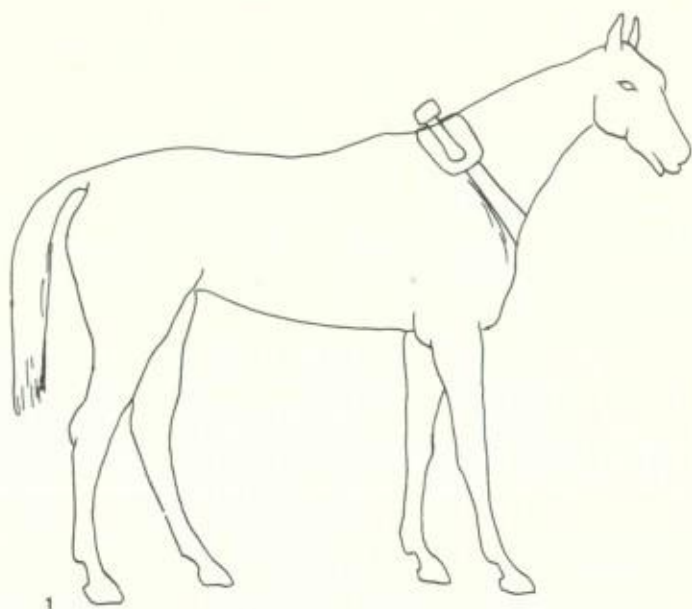


FIG. 1. — Attelage à joug d'encolure (traction par les épaules). Dessin d'après J. SPRUYTTE, *Études expérimentales sur l'attelage*, p. 13 a.

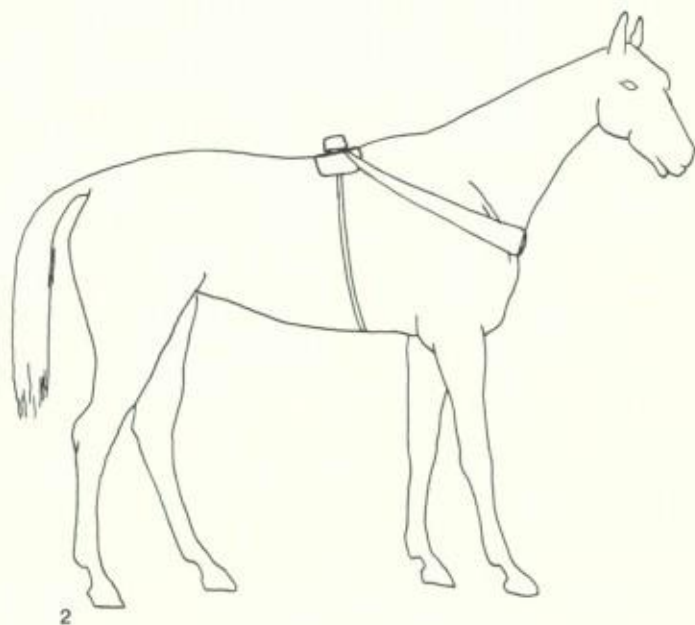


FIG. 2. — Attelage à joug dorsal (traction par la masse du poitrail). Dessin d'après J. SPRUYTTE, *op. cit.*, p. 13 b.

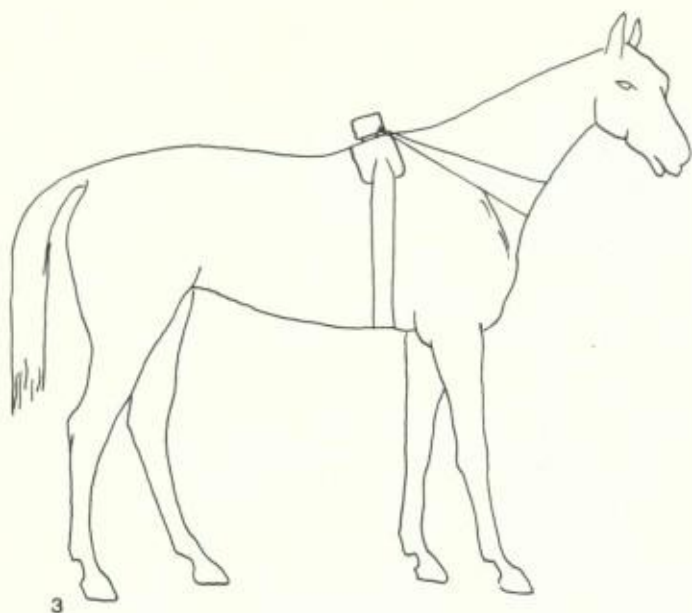


FIG. 3. — Attelage à «collier de gorge». Dessin d'après Ct LEFEBVRE DES NOËTTES, *L'Attelage. Le Cheval de selle*, p. 15.

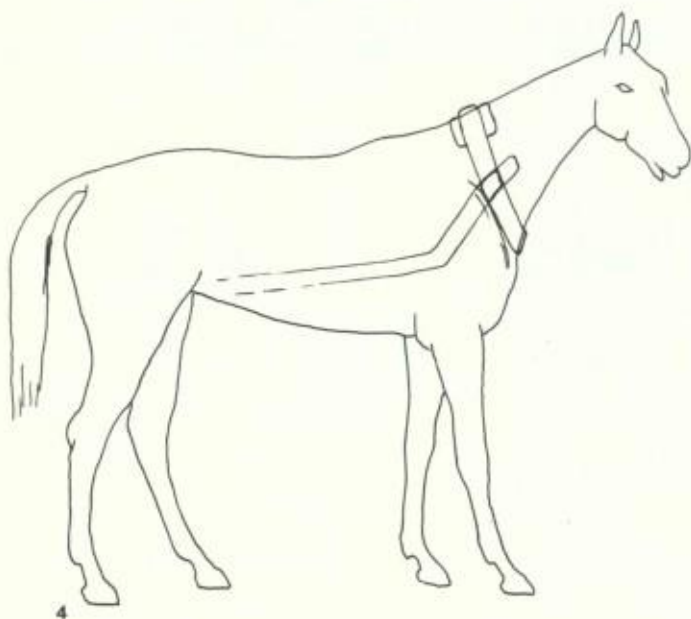


FIG. 4. — Attelage gallo-romain de Montauban-Buzenol, dans la cité des Trévires, avec attache du brancard au collier. Dessin d'après J. MERTENS, *Sculptures romaines de Buzenol*, dans *Le Pays Gaumais*, 19 (1958), pl. XXXII, n° 45a.

qualité de la voirie constituent des éléments aussi importants que la typologie du harnais et l'emplacement de la prise de force.

Le clivage traditionnel entre un collier ou une bricole antiques déficients et une traction moderne par l'épaule efficace doit désormais être écarté et faire place à une vision beaucoup plus nuancée et relative des systèmes de traction dans l'histoire. La démonstration de J. Spruytte est, à cet égard, tout à fait éclairante.

*42, Rue Champ l'Abbé,
1320 Genval.*

Georges RAEPSAET.