

Les chars laténiens de Llyn Cerrig Bach et des tombes du Yorkshire

Tania GRANDELET

Résumé

En Grande-Bretagne, des pièces de char à deux roues de l'époque de la Tène furent notamment découvertes à Llyn Cerrig Bach au Pays de Galles en 1942 et dans des tombes à char fouillées au Yorkshire entre 1816 et 1987. Tiré par deux chevaux de petite taille, le char se composait de pièces métalliques (bandages des roues, frettes des moyeux, clavettes, clefs de joug, mors, boucles) et de parties ligneuses (roues, essieu, timon, superstructure, joug). Ce type de char fut utilisé du IV^e s. av. notre ère au I^{er} s. de notre ère.

Ces découvertes firent l'objet d'études approfondies et donnèrent lieu en Grande-Bretagne à trois reconstitutions (en 1946 et 1976 par le National Museum of Wales de Cardiff; en 1978 par le British Museum de Londres).

A mesure que l'on avance dans le temps, ces reconstitutions deviennent de plus en plus insulaires et laténiennes. Notre reconstitution de 1989 proposée ici se base sur les dernières découvertes en Grande-Bretagne et notamment sur les six tombes du Yorkshire fouillées méticuleusement entre 1971 et 1987, tombes où furent relevées les traces des parties ligneuses du char, à l'exception de celles du joug. Tous les éléments de notre reconstitution sont laténiens et insulaires sauf la forme du joug.

Summary

In Great Britain two-wheeled cart artefacts from La Tene era were found in Llyn Cerrig Bach (Wales) in 1942 and in cart-burials excavated in Yorkshire between 1816 and 1987. Drawn by two small horses, the cart was made with metallic parts (iron tires, nave-hoops, lynch-pins, terrets, bridle-bits, loops) and wooden parts (wheels, axle, pole shift, superstructure, yoke). This kind of cart was used between the IVth BC and 1st AD.

These discoveries were thoroughly studied and gave way to three reconstructions of carts in Great Britain. Two by the National Museum of Wales (Cardiff 1946 and 1976), one by the British Museum (London 1978).

These reconstructions became more insular and latenian throughout the time. Our reconstruction from 1989 proposed here was based upon the last archaeological discoveries in Great Britain, six graves recently and meticulously excavated in Yorkshire between 1971 and 1987 where, except for the yoke, wooden traces of carts were noted. All the parts of our reconstruction are insular and latenian, except for the yoke shape.

1. INTRODUCTION

Le titre de cet article renvoie à celui de notre mémoire de licence où nous avons traité d'une part du char de Llyn Cerrig Bach et d'autre part des chars des tombes du Yorkshire (Grandelet, 1989).

L'étude comparative des deux sites et des artefacts qui y furent découverts nous ont permis de dégager des similitudes et des différences qui nous ont conduite à proposer une nouvelle reconstitution du char laténien en Grande-Bretagne.

La première partie traite de la situation géographique des sites, des conditions de découverte, des objets retrouvés, de la signification sociale du char, de ses techniques de construction et de la datation.

La deuxième partie concerne les différentes reconstitutions du char proposées par Fox en 1946, par le National Museum of Wales (N.M.W) en 1976, par le British Museum (B.M) en 1978-79 et par nous en 1989.

2. PREMIERE PARTIE

2.1. Situation géographique

Llyn Cerrig Bach (Pays de Galles) fait partie d'un ensemble de marais situé dans la partie occidentale de l'Ile d'Anglesey, la Mona des Anciens (Fox, 1946-47 : 2-3) (fig. 1).

Le Yorkshire situé à l'est de l'Angleterre se caractérise par de petites collines crayeuses (*wolds*) et des vallées de gravier (*slacks*) (fig. 1).

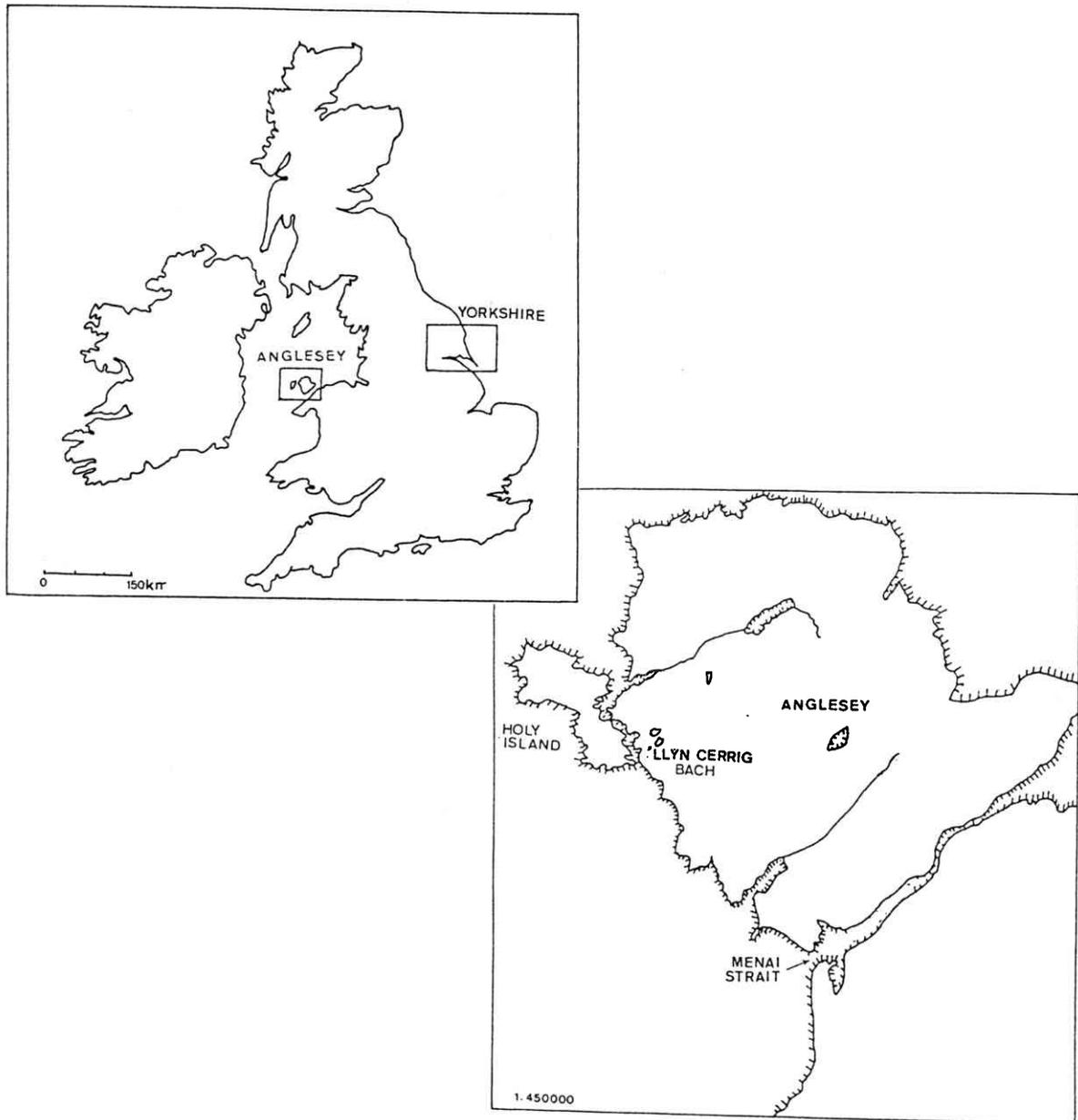


Fig. 1 : Localisation du Yorkshire et du site de Llyn Cerrig Bach (île d'Anglesey)

Le site de Llyn Cerrig Bach occupe une position intermédiaire entre l'Irlande et le Yorkshire.

2.2. Conditions de découverte

Les pièces archéologiques de Llyn Cerrig Bach ont été découvertes en 1942 dans un marais, lors de la construction d'un champ d'aviation militaire pendant la Seconde Guerre mondiale (Fox, 1946-47 : 1-4) (fig. 2).

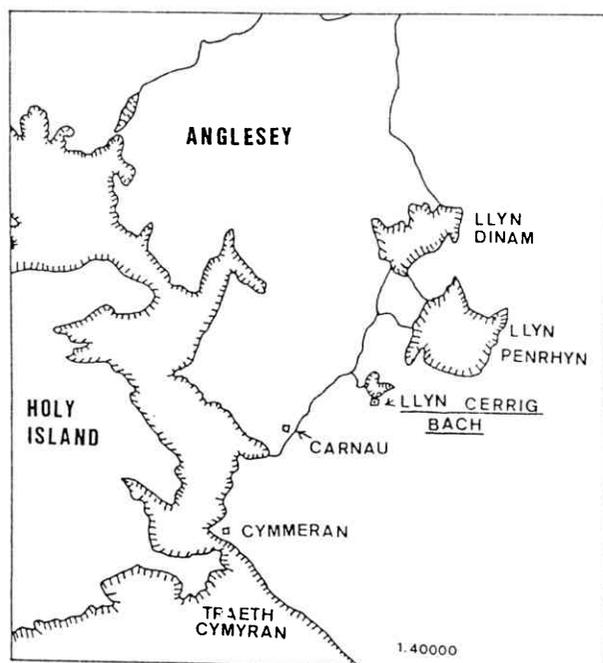


Fig. 2 : Localisation de Llyn Cerrig Bach (d'après Northwales, National Map Service, 1981)

Ces objets se trouvaient dans la tourbe extraite au pied d'une plate-forme rocheuse, comme le montre la coupe de terrain réalisée par Fox (fig. 3).

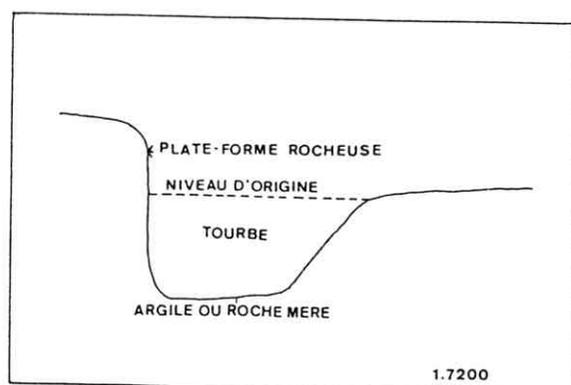


Fig. 3 : Coupe de l'endroit où furent découverts les objets archéologiques (d'après Fox, 1946-47 : 3).

Cette tourbe avait été épanchée sur le sol avec les artefacts qui durent être rapidement récupérés en raison de la hâte des constructeurs. Ceci explique l'absence de tout enregistrement stratigraphique et laisse supposer la perte irrémédiable de certaines pièces.

Lors de ces fouilles, menées par Fox, furent recueillis des pièces de char, des armes, des chaînes d'esclave, des objets rituels, décoratifs, une trompette et des ossements.

Les pièces métalliques de chars comprennent des clavettes, des clefs de joug, des frettes de moyeu, des mors, des morceaux de bandages en fer provenant de roues et même un bandage complet. En se basant sur les quarante-cinq pièces de bandages répertoriées, Fox estime qu'il pourrait y avoir eu dix chars (Grandelet, 1989 : 35).

En ce qui concerne les tombes à char du Yorkshire, outre des squelettes humains dans dix tombes, des ossements de chevaux dans deux et parfois des armes ou des miroirs découverts dans les quatorze tombes fouillées entre 1816 et 1987, chacune d'elles contenait un char à deux roues caractérisé en général par les bandages en fer des roues, les frettes de moyeux, les clavettes et les clefs de joug.

Ces tombes à char du Yorkshire furent fouillées dès 1816 avec une rigueur inégale et ce n'est qu'à partir de 1971 que les fouilles furent menées de manière scientifique par Brewster à Garton Slack, ensuite par Dent à Wetwang Slack 1, 2, 3 en 1984, puis par Stead à Garton Station en 1986 et à Kirkburn en 1987.

2.3 Contexte des deux ensembles

De cette étude il ressort que nous avons affaire à deux contextes différents.

A Llyn Cerrig Bach, nous nous trouvons dans un contexte vraisemblablement culturel (Fox, 1946-47 : 67-69). Fox avait émis d'autres hypothèses telles que thésaurisation ou mise au rebut; mais elles sont peu plausibles si nous nous basons sur les auteurs anciens et la présence des chaînes d'esclave. Ces dernières auraient servi à emmener des esclaves sur le site avant de les sacrifier. Même si des ossements humains ne furent pas enregistrés durant ces fouilles de sauvetage, on ne peut exclure cette hypothèse.

Un texte de Tacite suggère une telle interprétation de l'ensemble de Llyn Cerrig Bach : «On laissa garnison chez les vaincus et

l'on coupa les bois consacrés à leurs cruelles superstitions; car ils prenaient pour un culte pieux d'honorer leurs autels du sang des prisonniers et de consulter les dieux dans des entrailles humaines» (Tacite, XIV, 30 : 393).

D'autre part, César rapporte aussi que les Celtes, pour honorer leurs dieux, avaient coutume d'offrir des objets de valeur aux lieux consacrés (des lacs, par exemple) (César, VI, 17, 1964 : 131).

Or, à l'époque celtique, les tourbières de Llyn Cerrig Bach faisaient partie d'un lac (Fox, 1946-47 : 2).

Au Yorkshire, par contre, nous nous trouvons dans un contexte funéraire (fig. 4) : les chars furent en effet tous mis à jour dans des tombes.

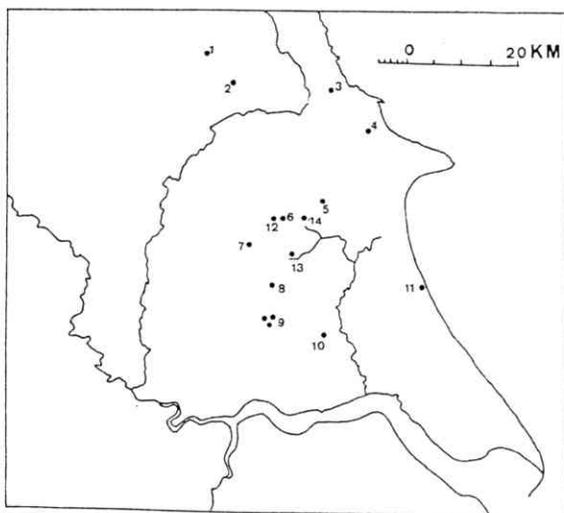


Fig. 4 : Localisation des tombes à char du Yorkshire oriental (Stead, 1979 : 25).

2. Pexton Moor	10. Beverley
3. Seamer	11. Hornsea
4. Hummanby	12. Wetwang Slack 1
5. Danes Graves	Wetwang Slack 2
6. Garton Slack	Wetwang Slack 3
7. Huggate	13. Kirkburn
8. Midleton-on the-Wolds	14. Garton Station

Dans les huit tombes fouillées entre 1816 et 1971, il n'est nulle part fait mention de la découverte d'armes. (Stead, 1979 : 20-26; Stead, 1984 : 31-34).

Cette absence d'armes serait-elle liée aux mauvaises conditions de fouilles menées dans

les premières tombes ? Ce n'est certes pas le cas pour les six tombes fouillées entre 1971 et 1987, dont trois renfermaient des objets guerriers tels que : épée et fers de lance à Wetwang Slack 1, épée à Wetwang Slack 3 (Dent 1985 : 85-91; Stead, 1987a) et, fait unique, une cotte de mailles à Kirkburn (Stead, 1987b) (fig. 5).

2.4. Signification sociale du char

La signification sociale du char n'est pas clairement établie, car nous manquons d'informations à ce sujet.

A ce jour, au Yorkshire, seules quatorze tombes à char furent découvertes sur plus de mille sépultures, ce qui constitue un bien faible pourcentage. Le char était-il symbole de puissance économique, politique ou militaire ? Était-il réservé à l'aristocratie celte de l'époque comme il le fut pour l'aristocratie hallstatische ?

Sur les quatorze tombes fouillées, trois contenaient certainement des objets en relation avec la guerre.

Deux seraient des tombes féminines avec dans chacune la présence d'un miroir. Serait-ce là un signe de l'importance du rôle joué par certaines femmes comme par exemple Boudica-Boadicée qui en 60-61 de notre ère possédait un char ?

Neuf tombes ne contenaient aucun indice spécial, mais la tombe de Danes Graves fouillée en 1897 contenait deux squelettes humains. Un lien de parenté ou d'amitié liait-il les défunts ? S'agissait-il d'un couple ? Un des squelettes était-il celui de l'aurige ou d'une personne sacrifiée lors de l'inhumation ? S'il s'agit de l'aurige, celui-ci devait jouir d'un certain prestige social.

A Llyn Cerrig Bach, la structure fragile de certains mors suggère qu'il pouvait s'agir de simples chars d'apparat (Savory, 1973 : 24-38).

2.5. Aspects techniques du char

Le char comprend des pièces métalliques et ligneuses; nous n'avons guère d'informations sur ces dernières. A Llyn Cerrig Bach, rien n'a subsisté, à l'exception de traces laissées sur un bandage de roue et d'un morceau de bois inséré à l'intérieur d'une extrémité de timon. Dans les tombes du Yorkshire, fouillées à partir de 1971, nous avons les traces sombres laissées dans le sol par la décomposition du bois.

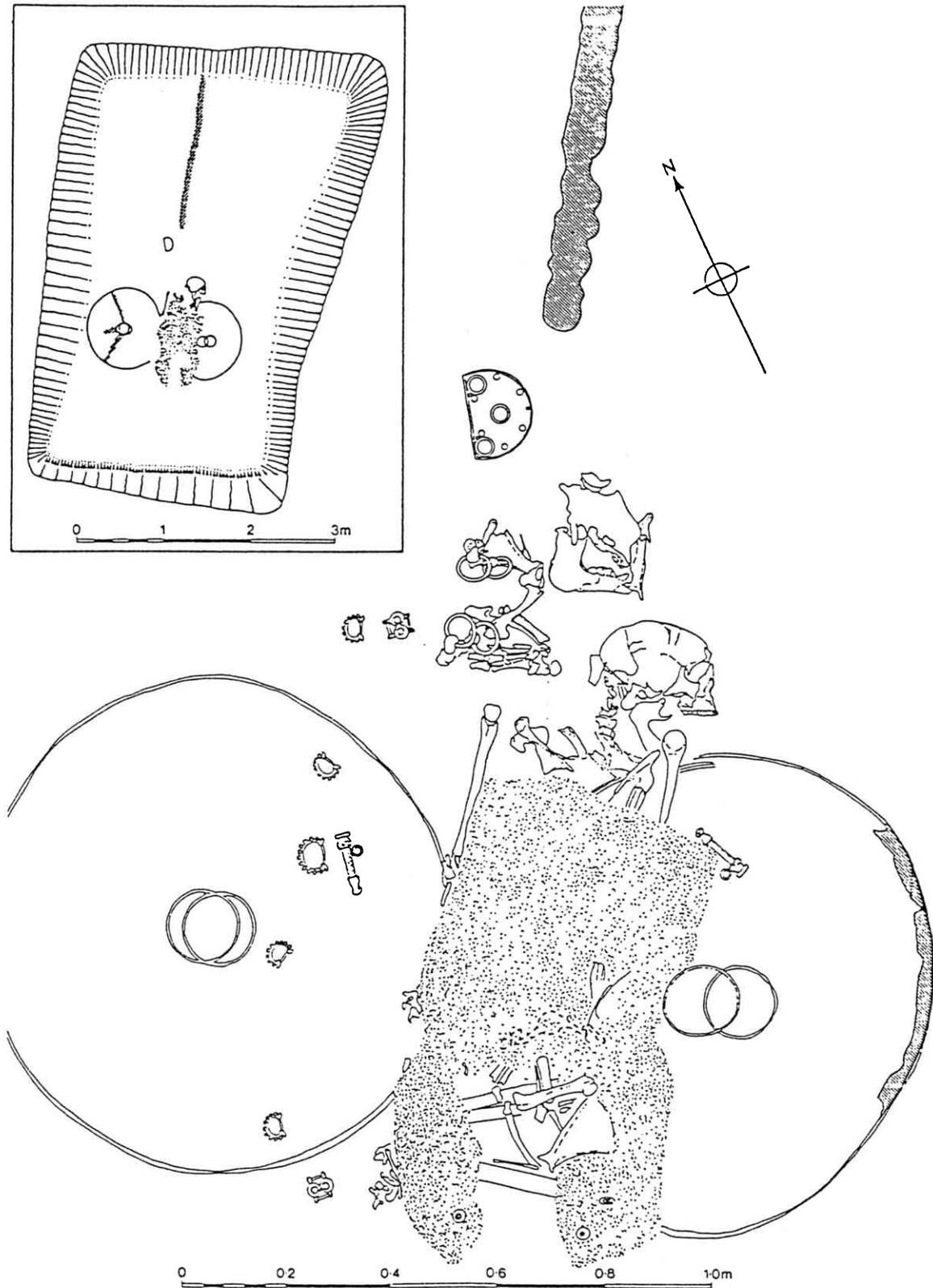


Fig. 5 : Plan de la tombe de Kirkburn (Stead, 1987b).

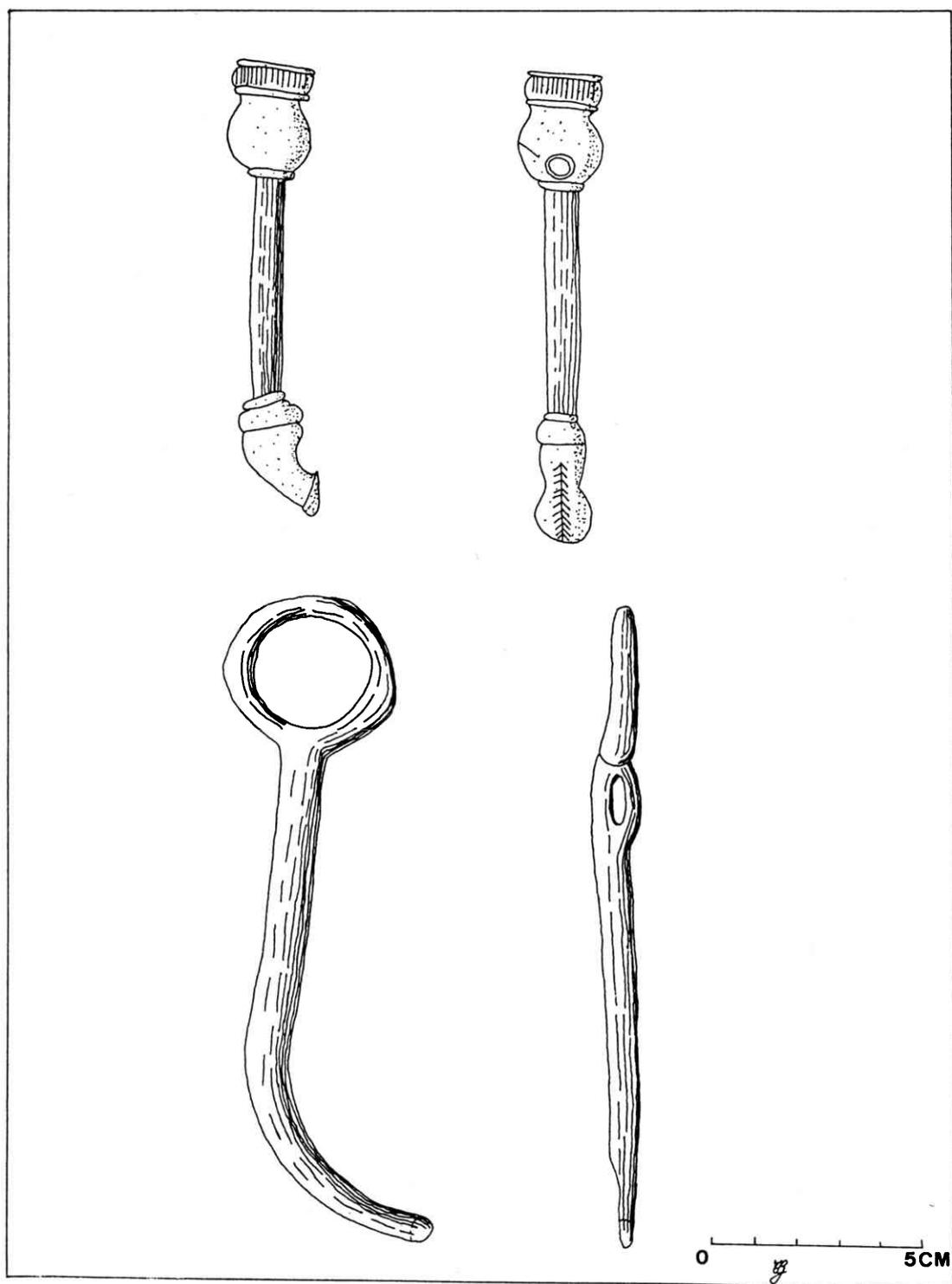


Fig. 6 : Clavettes de Llyn Cerrig Bach (dessin T. Grandelet).

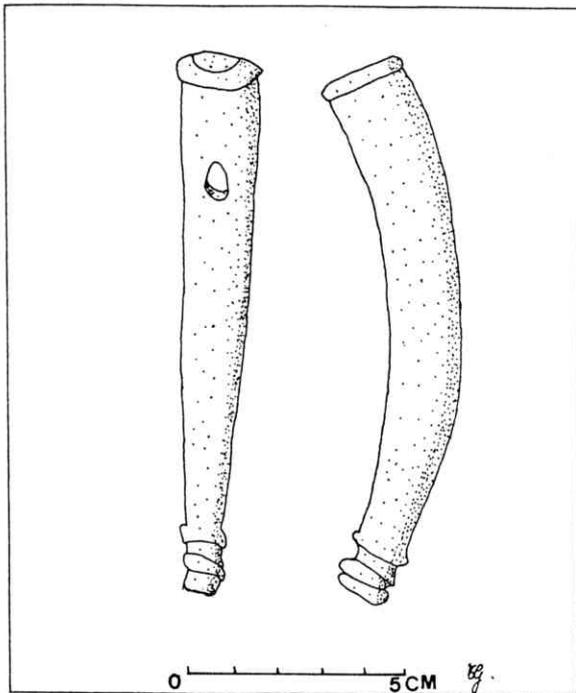


Fig. 7 : Clavettes de Wetwang Slack n° 2 (dessin T. Grandelet).

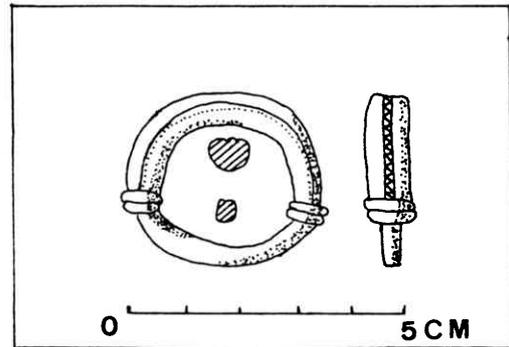


Fig. 9-2 : Clef de joug de Llyn Cerrig Bach (d'après Fox, 1946-47, pl. IX).

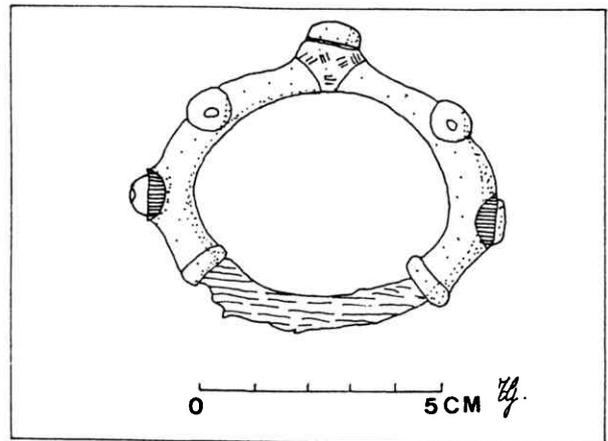


Fig. 9-3 : Clef de joug de Wetwang Slack n° 2 (dessin T. Grandelet).

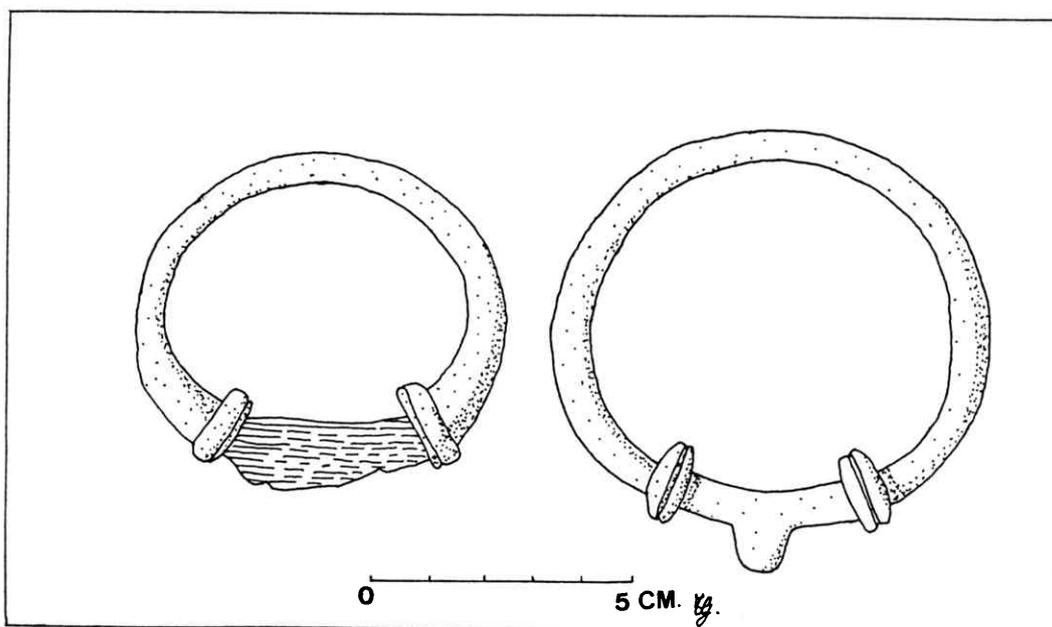


Fig. 9-1 : Clefs de joug de Llyn Cerrig Bach (dessin T. Grandelet).

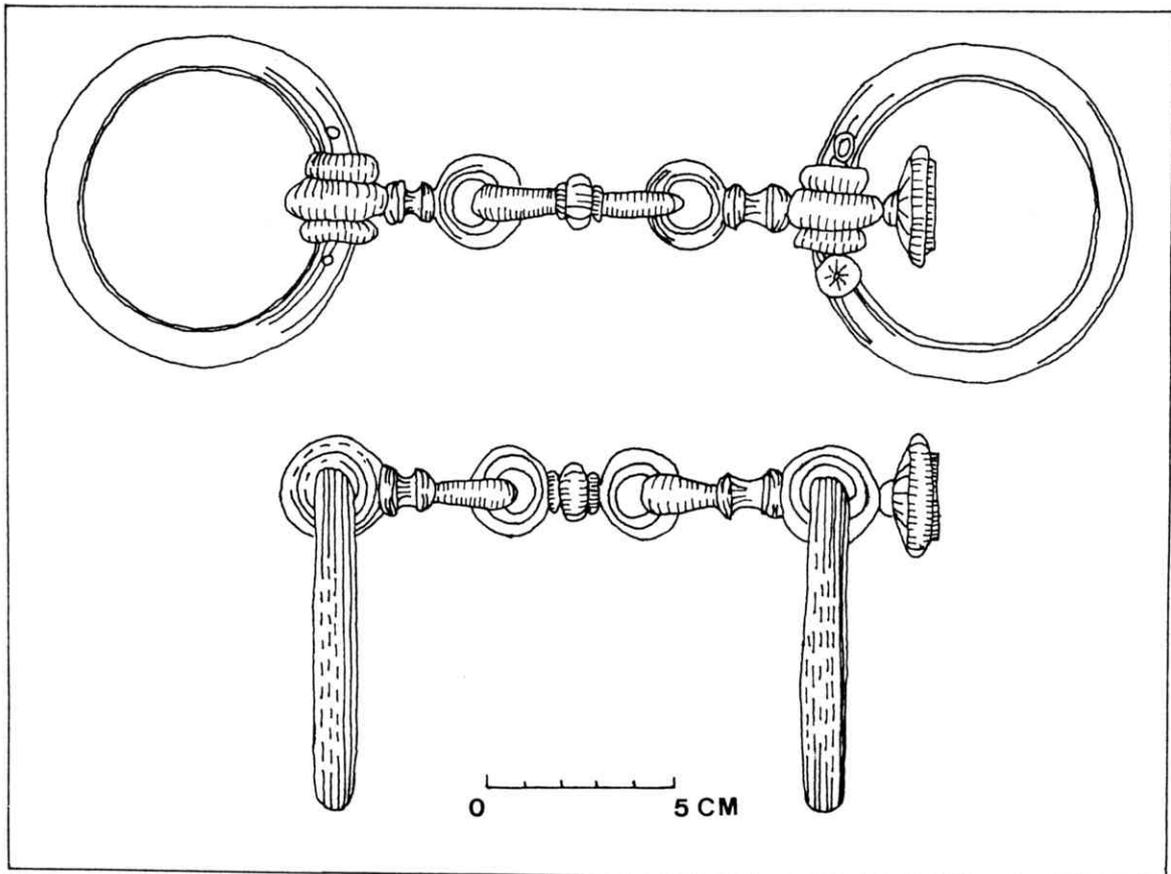


Fig. 8 : Mors de Llyn Cerrig Bach (d'après Fox, 1946-1947, pl. XXI).

Le char se compose d'un axe, d'un timon, de deux roues à rais, d'une caisse (superstructure en bois), de frettes (fer et/ou bronze) qui enserrrent les moyeux, de clavettes (en fer et/ou en bronze, voire en matière organique telle que la corne) (fig. 6 et 7), de bandages (fer), de clefs de joug (fer et/ou bronze) parfois ornées de matières organiques (corne, corail) (fig. 9).

Le char était tiré par des chevaux de petite taille dirigés par des rênes passant par les clefs de joug et fixées aux mors (fer - bronze), (fig. 8) (Fox, 1946-47 : 97).

La petite taille des chevaux, estimée à 115 cm au garrot à Llyn Cerrig Bach, a été établie par les études zoologiques effectuées sur les fragments osseux (Fox, 1946-47 : 97).

Dans le Yorkshire, les ossements découverts dans la King's Barrow donnent des hauteurs au garrot de 130 cm et 132 cm (Stead, 1984 : 41).

L'attelage sera abordé dans la deuxième partie. Les Celtes étaient passés maîtres dans la fabrication des chars. Nous pouvons nous rendre compte de leur talent notamment grâce à la roue de Holme Pierrepont découverte dans le Nottinghamshire en 1968. C'est la première roue celtique connue sur le territoire britannique.

Cette roue possède une jante à six segments assemblés par tenons et mortaises; elle compte douze rais. Les essences de bois employées sont le frêne pour la jante, le chêne pour les rais et le bouleau pour le moyeu façonné au tour (Musty et Mac Cormick, 1973 : 275-277), (fig. 10).

Ces informations sont complétées par la découverte d'un atelier de fonderie à Gussage All Saints, dans le Dorset (Spratling, 1979 : 125-149). On y a découvert des instruments et des moules qui ont servi à la fabrication de clefs de joug, de mors et de clavettes (fig. 11 et 12). La technique de la cire perdue était utilisée.

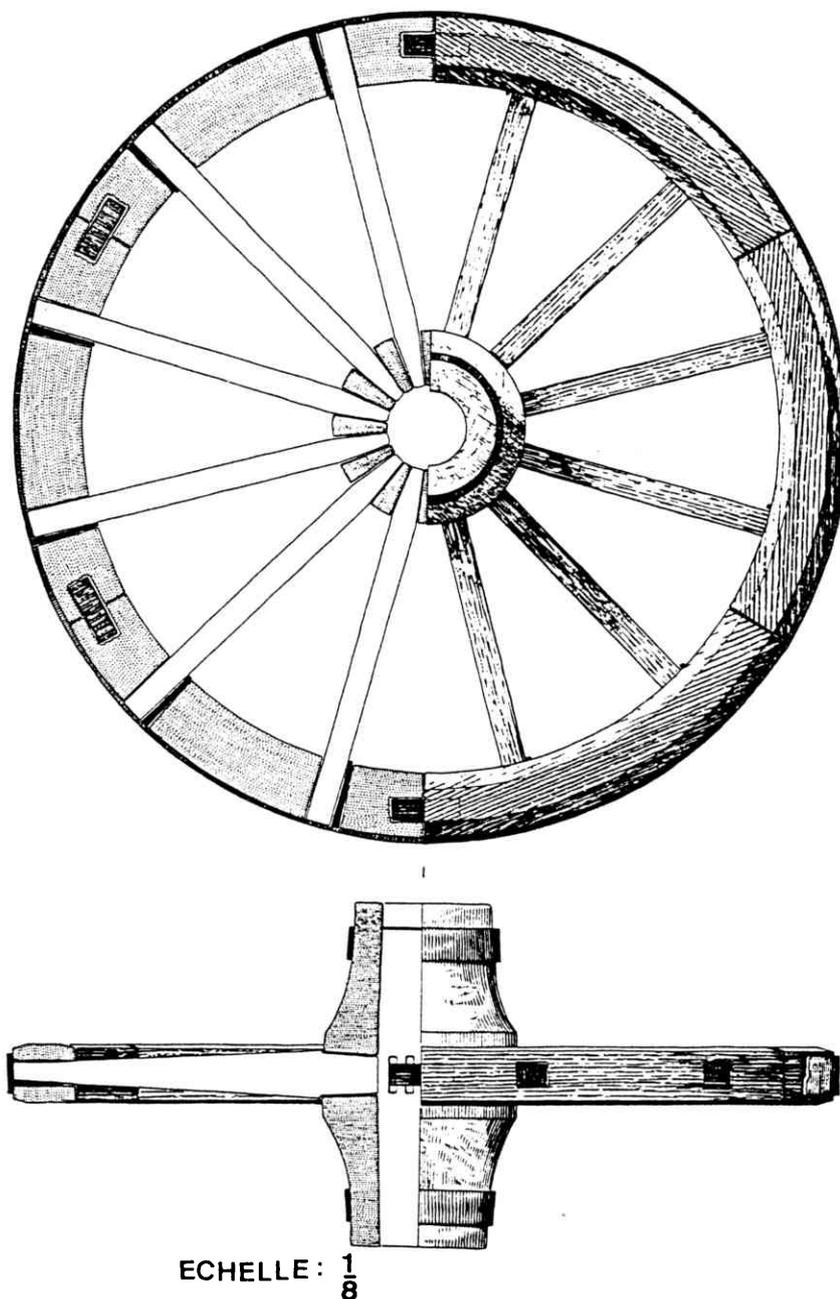


Fig. 10 : Roue de Holme Pierrepont (Stead, 1979 : 43).

2.6. Datation

Les chars du Yorkshire ont été utilisés des 4^{ème}-3^{ème} siècles au 1^{er} siècle avant notre ère (Stead, 1984 : 39; Stead, 1987b). Ceux de Llyn Cerrig Bach sont d'une époque comprise entre le

début du 1^{er} siècle avant notre ère et la fin du 1^{er} siècle de notre ère (Fox 1946-47 : 61).

Ces datations reposent en partie sur des comparaisons stylistiques. Elles indiquent une durée d'utilisation du char d'au moins quatre siècles en Grande-Bretagne.

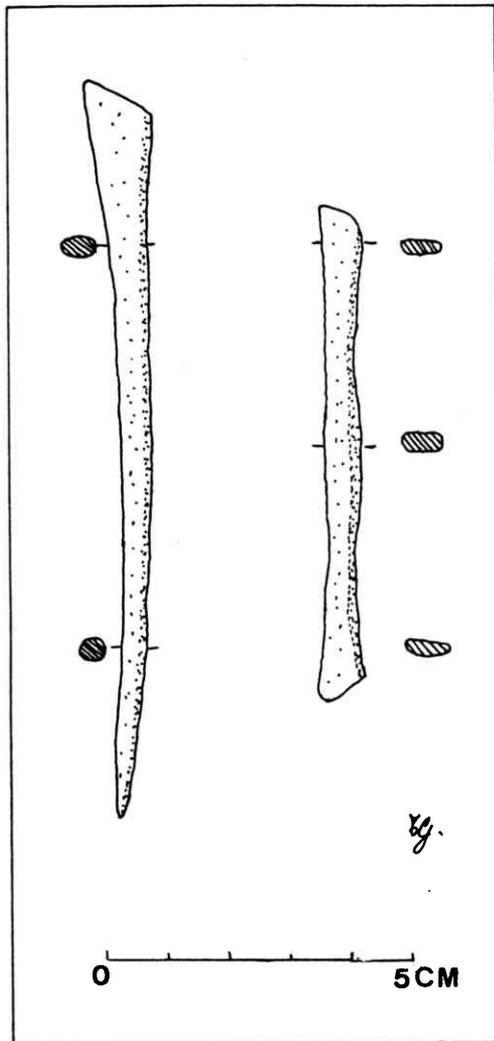


Fig. 11 : Instruments et moule de Gussage All Saints (dessins T. Grandelet).

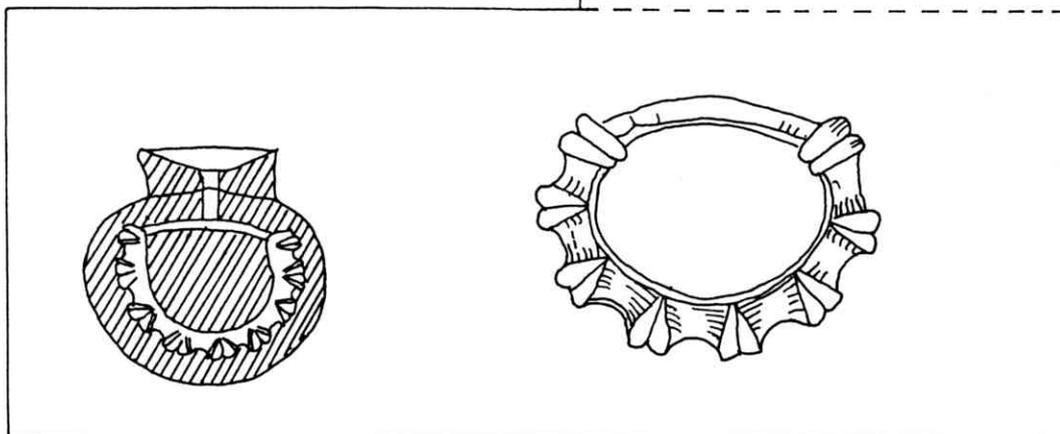
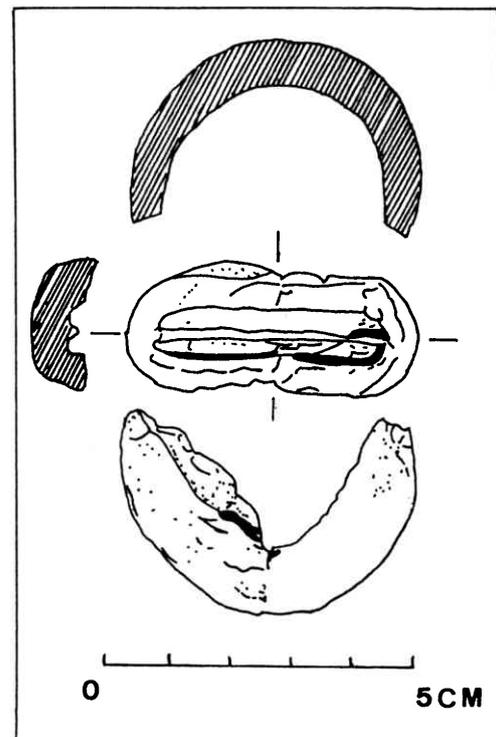
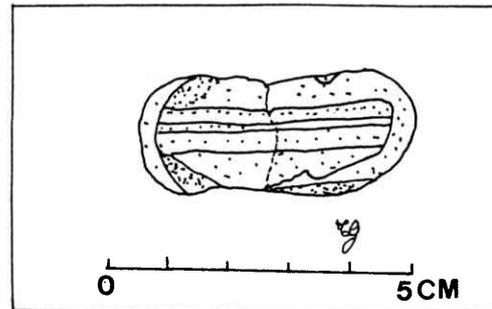


Fig. 12 : Moules de clefs de joug de Gussage All Saints (d'après Spratling, 1979 : 136 & 133).

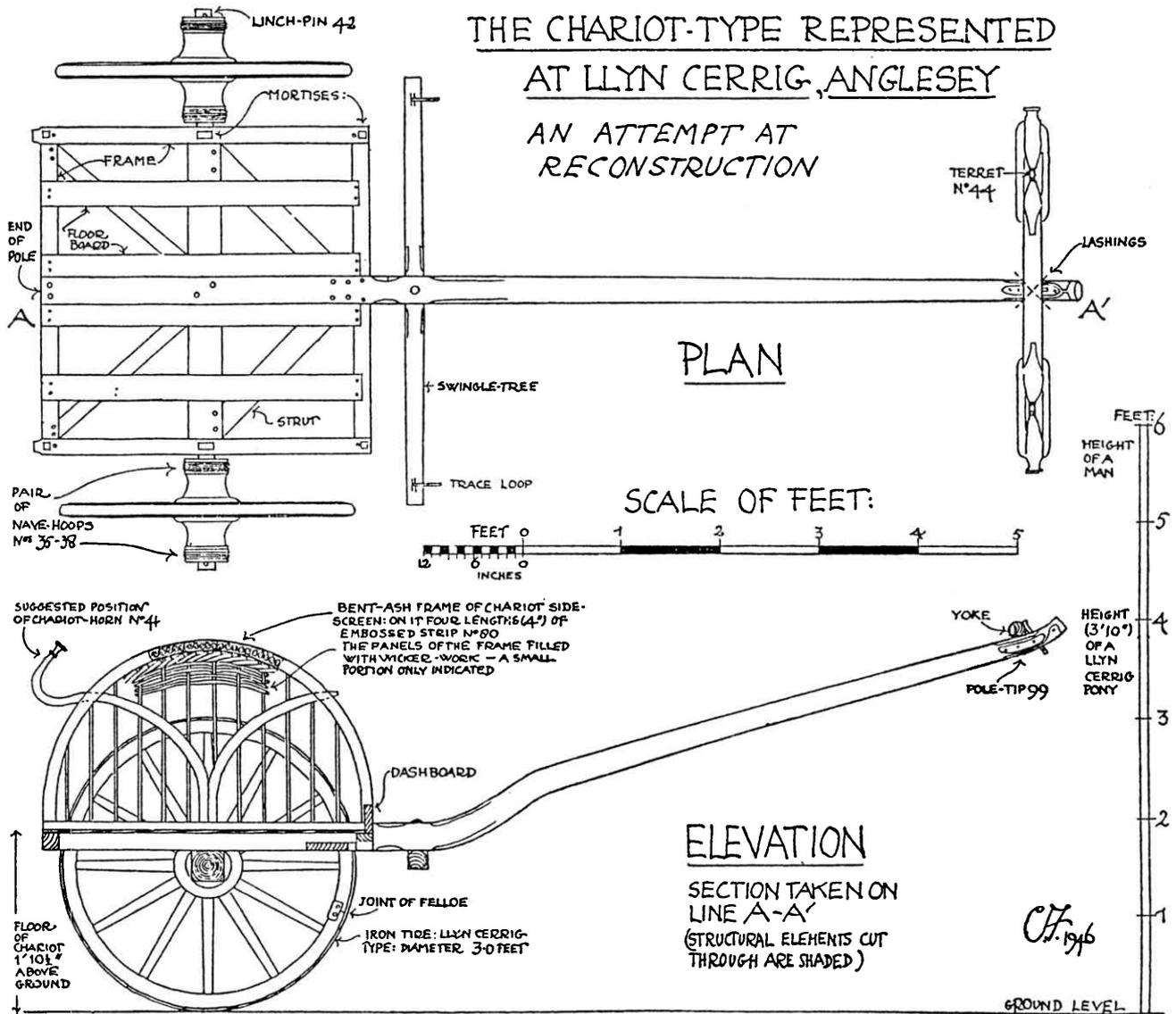


Fig. 13 : Première reconstitution du char de Llyn Cerrig Bach par Fox (Fox, 1946-1947 : 26).



Fig. 14 : Pièce des Rèmes. (Fox, 1946-1947, pl. 18a).

3. DEUXIEME PARTIE

3.1. Introduction

L'étude de Llyn Cerrig Bach entreprise par Fox entre 1942 et 1946 aboutit (fait nouveau pour l'époque) à une reconstitution de char celte. A notre connaissance, c'est la première sur le territoire britannique. Cette reconstitution fut réalisée par le National Museum of Wales (N.M.W.) en 1946. Les fouilles et les études entreprises depuis entraînent une deuxième reconstitution par le N.M.W. en 1976 et une troisième par le British Museum (B.M.) en 1978-79. Nous avons proposé en 1989 une quatrième reconstitution en nous appuyant notamment sur les dernières découvertes du Yorkshire entre 1971 et 1987.

3.2. Reconstitution du char réalisée par le N.M.W. en 1946

Dans la première reconstitution (fig. 13), Fox a choisi pour la caisse une superstructure composée d'arceaux recouverts d'osier tressé, prolongés vers l'arrière par deux poignées (Fox, 1946-47 : 25-27). Fox fonde son choix sur une monnaie des Rèmes (fig. 14), ainsi que sur des légendes irlandaises (Fox, 1946-47 : 25-27).

La surface choisie pour la caisse est de *ca* 91 x 105 cm, car dans le cas du char de Kaerlich (R.F.A.), la longueur n'excédait guère le diamètre des roues (Fox, 1946-47 : 25).

Pour le timon, Fox s'est également basé sur l'exemplaire de Kaerlich (R.F.A.), d'une longueur d'environ 210 cm (Fox, 1946-47 : 25-27).

Sur le timon, Fox a placé un palonnier pour y fixer les traits du harnais (Fox, 1946-47 : 24-25).

Le timon est fixé au joug à l'aide de pièces métalliques découvertes à Llyn Cerrig Bach sur une partie ligneuse en aubépine ou en merisier et censée être une extrémité de timon (Fox, 1946-47 : 92-98). Pour y attacher le joug, Fox utilise des sangles en cuir dont les traces ne subsistaient pas à Llyn Cerrig Bach.

Comme joug, Fox a choisi un type gallo-romain de forme pointue au-dessus de l'encolure de chacun des deux chevaux; il s'est basé ici sur la légende d'Emer où Cuchulainn compare la forme du joug de son char à la poitrine d'une jeune fille (Fox, 1946-47 : 25, note n° 3).

Les clefs de joug, au nombre de deux, sont fixées chacune sur les pointes du joug (Fox, 1946-47 : 25 note n° 3).

Pour les roues, Fox a choisi un diamètre de 91,5 cm et une largeur de 3,8 cm correspondant au bandage complet de Llyn Cerrig Bach. Pour le type il s'est tourné vers les roues gallo-romaines de Glastonbury (Angleterre) et Newstead (Ecosse) (Fox, 1946-47 : 21), (fig. 15).

Pour l'axe, Fox a pris un écartement des roues de 137 cm (Fox, 1946-47 : 25) qui donne une longueur totale de *ca* 186 cm.

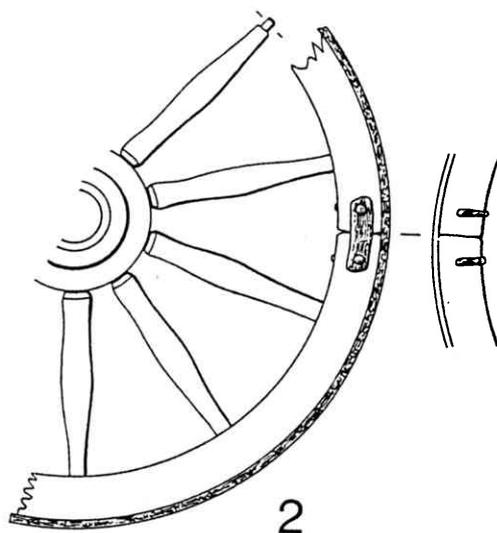


Fig. 15 : Roue de Newstead (Stead, 1979 : 42).

Les clavettes sont en fer à queue et à tête en bronze coulé comme celle trouvée à Llyn Cerrig Bach (clavette supérieure de la fig. 6).

Cette reconstitution est hybride; elle mêle des éléments britanniques, irlandais et continentaux, celtiques et romains. Elle présente des anachronismes au niveau du palonnier et des roues.

3.3. Reconstitution de char proposée par le National Museum of Wales (N.M.W.) en 1976-77

Cette reconstitution (fig. 16) fut réalisée trente ans après celle de Fox. Cependant malgré certaines modifications, elle en conserve l'allure générale.

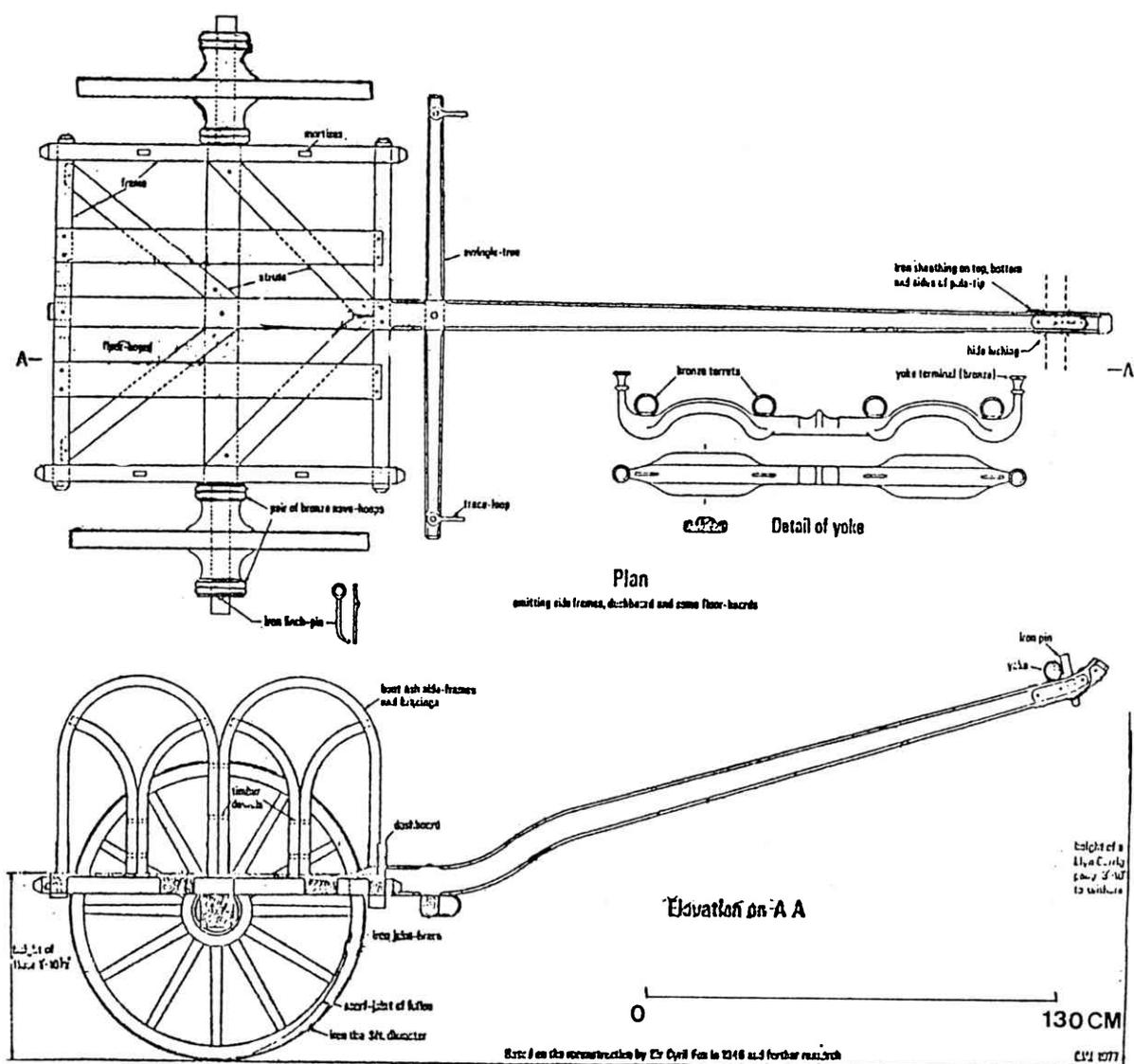


Fig. 16 : Deuxième reconstitution du char. National Museum of Wales, 1976-1977.

Pour la caisse, nous remarquons le dédoublement des arceaux et la suppression des poignées à l'arrière du char. L'osier tressé des flancs a disparu; selon Green il s'agissait d'une mauvaise interprétation par Fox d'une légende irlandaise (Green, 1972 : 68).

Le joug change de physionomie; nous y trouvons à la fois les caractéristiques des jougs découverts sur les sites de la Tène (Suisse) et de Waldagesheim (R.F.A.). Ces jougs furent étudiés par Piggott (1969 : 378-381).

Les deux clefs de joug de la première reconstitution sont remplacées par une série de quatre. Ce changement serait-il lié au nombre d'encoches rectangulaires présentes sur le joug du site de la Tène ?

La roue conserve les douze rais, seule la jante change d'aspect. Les réalisateurs de cette reconstitution se sont basés sur les roues exhumées à Dejbjerg (Danemark) (fig. 17) et à Kaerlich (R.F.A.). Cette jante est en un seul segment et est fermée à l'aide d'une bride en fer par un joint en sifflet (Kossak, 1971 : 145).

Les anachronismes tendent à diminuer mais nous sommes toujours en présence d'un char hy-

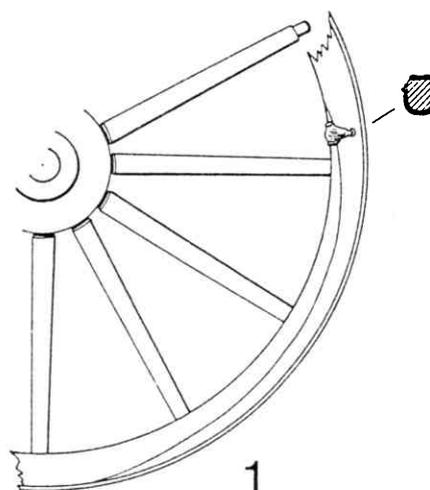


Fig. 17 : Roue de Dejbjerg. (Stead, 1979 : 42).

bride mêlant des éléments insulaires et continentaux.

3.4. Reconstitution de char proposée par le British Museum en 1978-1979.

Cette reconstitution (fig. 18) fut réalisée peu de temps après la seconde du N.M.W. de 1976.



Fig. 18 : Reconstitution du char du British Museum (photo T. Grandelet).

Nous n'en possédons pas de plan, mais seulement une photo prise au B.M. en 1989.

L'aspect de la maquette conserve les caractéristiques de la seconde. Les pièces courbes à l'intérieur des arceaux ont été remplacées par des barreaux verticaux. Nous en ignorons la raison. Le palonnier a disparu du timon.

Selon nous, le changement principal réside au niveau des roues, qui sont ici d'un type nouveau, d'origine insulaire cette fois, celui de la roue du site Holme Pierrepont (G.B.), dont nous avons parlé précédemment. Pourquoi avoir attendu si longtemps, alors qu'on la connaissait déjà en 1976 ?

Cette roue se compose de douze rais en chêne, de six segments en frêne et d'un moyeu tourné en bouleau. Elle est datée de l'âge du Fer, vers 150-130 avant notre ère (Musty et Mac Cormick, 1973 : 275-277).

Cependant dans cette reconstitution on a ajouté, entre la clavette et le moyeu, une flasque métallique circulaire dont la présence n'a jamais été constatée dans les fouilles en Grande-Bretagne.

Peu à peu, depuis la découverte de Llyn Cerrig Bach, les reconstitutions de char tendent à devenir de plus en plus insulaires et celtiques de l'époque comprise entre le 5^{ème} siècle avant notre ère et le 1^{er} siècle de notre ère, malgré des doutes quant à certains aspects de la caisse.

3.5. Notre reconstitution de 1989

Cette reconstitution (fig. 19) fut proposée en 1989 suite à nos recherches et aux résultats des fouilles de Garton Slack, Wetwang Slack 1, 2, 3, Garton Station et Kirkburn.

La structure ligneuse des chars a pu être relevée grâce aux traces laissées dans le sol. Ces traces furent étudiées minutieusement. L'aspect de la caisse des chars est celui d'un parallépipède rectangle sans couvercle. Aussi avons-nous remplacé la superstructure avec arceaux par une caisse en planches non ajourée dont les dimensions de 150 x 90 x 50 cm sont semblables à celles qui furent relevées à Wetwang Slack 1 et 3.

Ce type choisi pour la caisse a reçu l'approbation du Dr. Stead, rencontré au British Museum en 1989 et 1990.

Le timon mesure environ 350 cm, soit une longueur intermédiaire entre celle du timon de Kirkburn (380 cm) et celle du timon de Garton Station (300 cm).

Ce type de timon long permet une traction plus aisée car plus l'angle formé par le timon et la ligne du sol est aigu, moins les chevaux ont d'effort à fournir (Rapsaet, 1982 : 243, note 118).

La forme du timon est établie en fonction de sa longueur et de la hauteur de son extrémité par rapport au sol, hauteur qui dépend de la taille des chevaux au garrot.

Le palonnier n'est pas représenté, car aucune trace n'en suggère la présence dans les six dernières tombes. Piggott ajoute que le palonnier ne serait apparu qu'au Moyen-Age (Piggott, 1983 : 211).

Le joug choisi dans notre reconstitution est celui de la Tène, car à ce jour les structures ligneuses des jougs n'ont pas été décelées en Grande-Bretagne. Le joug n'est matérialisé dans les tombes que par ses cinq clefs.

Le joug est attaché au timon par sa clef de joug centrale, plus grande que les autres, par des sangles de cuir qui enserrèrent les parties métalliques de l'extrémité du timon; il est placé derrière le garrot pour ne pas blesser les chevaux.

Les roues sont du type Holme Pierrepont et fort semblables à celles trouvées dans les dernières tombes du Yorkshire. Elles sont à douze rais et six segments et ont un diamètre de 91,5 cm avec une jante de 6 cm d'épaisseur, un bandage large de 3,8 cm et épais de 0,8 cm. Le moyeu a une longueur de 36 cm et une épaisseur de 20 cm au centre. Les frettes sont en bronze à double cordon du type de Llyn Cerrig Bach.

L'axe mesure 185 cm comme à Wetwang Slack 3; il a une section carrée de 15 cm de côté, avec des fusées longues de 43 cm et de 6 cm de diamètre. La garde au sol est de *ca* 40 cm.

Les clavettes sont en fer à tête et queue en bronze, semblables à certaines clavettes retrouvées aussi bien à Llyn Cerrig Bach que dans les tombes du Yorkshire de la King's Barrow et de Kirkburn.

3.6. Conclusions

Notre reconstitution prend en compte des découvertes et des études faites en Grande-Bretagne depuis plus de quarante ans. A l'exception

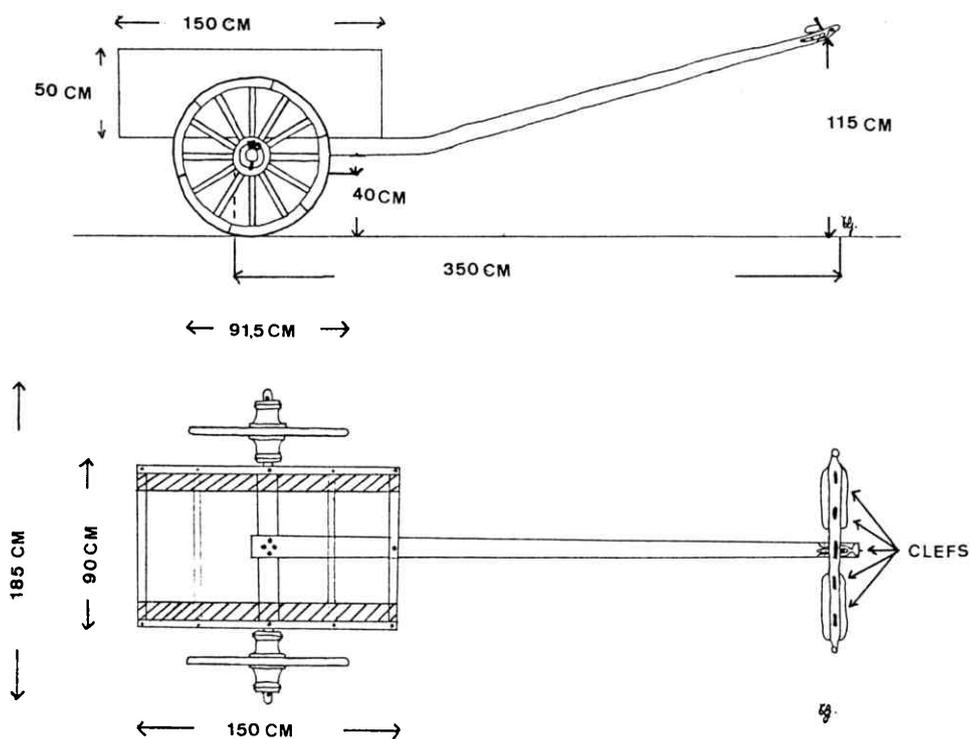


Fig. 19 : Quatrième reconstitution du char de Llyn Cerrig Bach, par l'auteur (Grandelet, 1989).

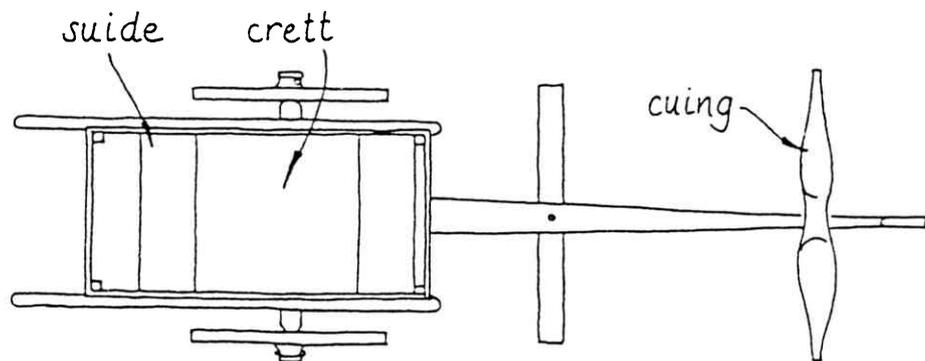
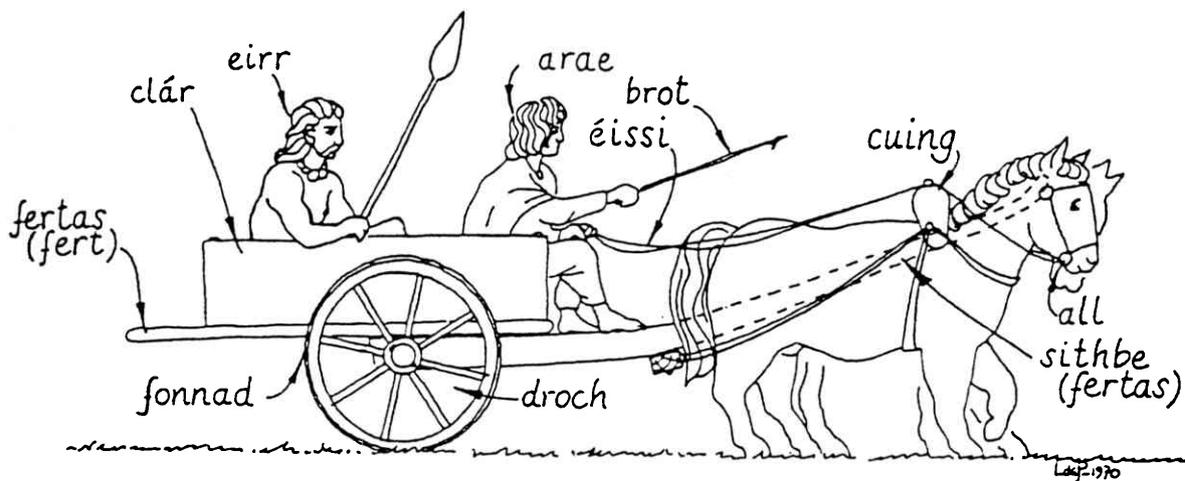


Fig. 20 : Reconstitution d'un char à deux roues irlandais. (Green, 1972 : 65).

du joug, notre char est entièrement insulaire et laténien. Les anachronismes ont disparu.

Nous retrouvons la forme de notre reconstitution dans des textes médiévaux irlandais (fig. 20) qui ont fait l'objet d'une étude systématique par Green (1972 : 59-73). Cependant, étant donné que ceux-ci comportent des apports d'époques diverses, ces textes ne peuvent être considérés comme des témoignages absolument sûrs.

Le palonnier représenté sur la fig. 20 en témoigne. Ce dernier n'est apparu qu'au Moyen-Age. Malgré cela, la physionomie de notre reconstitution coïncide avec celle de la fig. 20. S'agit-il d'un hasard ou la tradition laténienne s'est-elle maintenue jusqu'au Moyen-Age ?

D'aspect lourd dans notre reconstitution et dans celle de Green, le char laténien à deux roues devait être relativement léger comme semblent le prouver la finesse des roues, l'assemblage probable par tenons et mortaises du châssis (axe-timon) et l'absence de pièces métalliques lourdes.

Les charges transportées ne pouvaient être excessives car l'axe était en bois et les fusées relativement faibles. Nous ne pouvons oublier que ce char était traîné sur divers types de terrain par des chevaux de petite taille, pas très lourds et qui servaient à la fois de traction et de frein. Ce char ne pouvait être conduit au galop que dans des circonstances exceptionnelles, pendant peu de temps et sur un sol relativement plat. Ce qui nous amène à parler d'une éventuelle suspension.

Dans des tombes à char du continent, des pièces métalliques attribuées à la suspension de chars furent mises à jour.

Ces suspensions conçues à l'aide de sangles de cuir et de fixations métalliques placées longitudinalement au-dessous de la caisse du char auraient amorti les chocs provoqués par les déplacements sur un sol chaotique. Ce type de suspension a fait l'objet d'une étude par Furger-Gunti, dont les résultats ont été communiqués lors de l'exposition consacrée aux Celtes à Venise en 1991 (Furger-Gunti, 1991 : 356-359). Cette expérience menée au Schweizerisches Landesmuseum de Zürich n'aurait pas donné les résultats espérés. Si des suspensions ont existé à Llyn Cerrig Bach, dans le Yorkshire ou ailleurs en Grande-Bretagne, on n'en a pas décelé les traces lors des fouilles, soit parce que les chars étaient incomplets, soit que les suspensions avaient en-

tièrement disparu ou que tout simplement il n'y en avait pas. C'est pourquoi nous n'avons pas proposé de suspension dans notre reconstitution.

Les pièces métalliques de chars ou d'attelages découvertes à Llyn Cerrig Bach, dans le Yorkshire et parfois ailleurs comprennent des bandages de roues, de frettes de moyeux, des clavettes, des clefs de joug, des anneaux, des mors. Chaque genre de pièces comporte des types différents qui ne sont pas spécifiques à une région déterminée. Même si chaque char était en quelque sorte une pièce unique, tous les chars appartenaient à une même famille aux caractéristiques fondamentales très semblables.

Remerciements

Je tiens à remercier tout spécialement le Dr. I.M. STEAD, chef du Department of Prehistoric and Romano-British Antiquities du British Museum, le Dr. D. GREEN, directeur du National Museum of Wales à Cardiff et Mr. J. DENT, Director of Planning and Development of Borders Regional Council, ainsi que MM. les Professeurs P.P. BONENFANT et G. RAEPSAET de l'Université Libre de Bruxelles, tout comme les membres de la Société royale belge d'Anthropologie et de Préhistoire qui m'ont aidée dans la réalisation de ce travail.

Bibliographie

- CESAR, 1964. *La Guerre des Gaules*. Paris, Garnier Flammarion.
- DENT, J., 1985. Three Cart Burials from Wetwang, Yorkshire. *Antiquity*, 59 : 85-92.
- FOX, C., 1946-1947. *A Find of the Early Iron Age from Llyn Cerrig Bach, Anglesey*. The National Museum of Wales, Cardiff, 98 p.
- FOX, C., 1947. Anniversary Address. *The Antiquaries Journal*, 27 (3, 4) : 113-119.
- FURGER-GUNTI, A., 1991. The Celtic War Chariot : the Experimental Reconstruction in the Schweizerisches Landesmuseum. In : *The Celts*, catalogue de l'exposition consacrée aux Celtes au Palazzo Vecchio à Venise en 1991, Bompiani : 356-359.
- GRANDELET, T., 1989. *Le char à deux roues laténien de Llyn Cerrig Bach et les chars des tombes du Yorkshire*. Mémoire de licence inédit, Université Libre de Bruxelles.

- GREEN, D., 1972. The chariot as described in Irish Literature. In : *The Iron Age in the Irish Sea Province, Research Report n° 9*, Council for British Archaeology, London : 59-73.
- KOSSACK, G., 1971. The Construction of the Felloe in Iron Age spoked Wheels. In : J. BOARDMAN, M.A. BROWN & T.G.E. POWELL (éd.) : *The European Community in Later Prehistory* : 143-163.
- MUSTY, J., MAC CORMICK, A.G., 1973. An Early Iron Age Wheel from Holme Pierrepont Notts. *Antiquity Journal*, 53 : 275-277.
- PIGGOTT, S., 1969. Early Iron Age «Horn Caps» and Yokes. *Antiquity Journal*, 49 : 378-381.
- PIGGOTT, S., 1983. *The Earliest Wheeled Transport. From the Atlantic Coast to the Caspian Sea*. London, Thames and Hudson : 195-225.
- RAPSAET, G., 1982. Attelages antiques dans le Nord de la Gaule, les Systèmes de Traction par Equidés. *Trierer Zeitschrift*, 45 : 215-273.
- SAVORY, H.N., 1973. Llyn Cerrig Bach, Thirty Years Later. *Transactions, Anglesey Antiquarian Society and Field Club*, s.1. : 24-38.
- SPRATLING, M., 1979. The Debris of Metal Working. In : G.J., WAINWRIGHT (éd.) : *Gussage All Saints, An Iron Age Settlement in Dorset*, Department of the Environment, *Archaeological Reports*, 10 : 125-149.
- STEAD, I.M., 1979. *The Arras Culture*. York, The Yorkshire Philosophical Society, The Lodge.
- STEAD, I.M., 1984. Cart Burials in Britain. In : J.L. FLOUEST, G. MANSFELD, I.M. STEAD *et al.* (éd.) : *Keltski Voz, Brezice-Ljubljana* : 31-41.
- STEAD, I.M., 1987a. *Seeking cart-burials in Eastern Yorkshire*, communication personnelle.
- STEAD, I.M., 1987b. *Kirkburn Excavation*. Communication personnelle.
- TACITE, 1965. *Les Annales*. Paris, Garnier Flammarion.

Adresse de l'auteur : Tania GRANDELET
14, rue Henry de Rohan Chabot
B-5620 Florennes