

Une roue néolithique à Delley-Portalban

Autor(en): **Mauvilly, Michel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Cahiers d'archéologie fribourgeoise = Freiburger Hefte für Archäologie**

Band (Jahr): **13 (2011)**

PDF erstellt am: **21.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-389130>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Michel Mauvilly

Une roue néolithique à Delley-Portalban



a



b

Fig. 1 Les deux faces de la roue; a) face interne, avec la trace de l'emplacement d'une mortaise (flèche); b) face externe, avec la baguette transversale

Le projet de construction d'un grand bâtiment à proximité du camping de Delley-Portalban a amené le Service archéologique à sonder cette zone dont la richesse n'est plus à démontrer. En effet, les

fouilles effectuées depuis le milieu du XIX^e siècle dans cette localité située le long de la partie orientale de la rive sud du lac de Neuchâtel, au cœur de la région des Trois Lacs, ont souvent révélé de ri-

ches horizons archéologiques comprenant notamment de nombreux pilotis et autres éléments architecturaux en bois. Les principaux objectifs de l'intervention de 2011¹ consistaient à documenter une parcelle de 50 x 30 m contigüe au camping, sur laquelle se trouve déjà une habitation dont la construction, au début des années 1960, avait occasionné une fouille de sauvetage sous la direction de Hanni Schwab; des vestiges appartenant au Néolithique final y avaient alors été reconnus et documentés. Les deux bandes de terrain de 1,40 x 10 et 16 m ouvertes en 2011 sur la parcelle dénommée «Route du Port 57», de part et d'autre du secteur fouillé en 1962/1963, ont permis de mettre en évidence deux horizons archéologiques séparés par une couche de sable, dans lesquels une quinzaine de pilotis de formes et de diamètres variés ainsi que quelques bois couchés, principalement associés au niveau inférieur, ont été documentés.

La roue néolithique, description et datation

Parmi les bois couchés, un fragment plutôt plat d'épaisseur très régulière (40 x 30 x 6 cm) qui présentait un bord clairement curviligne et des traces de travail a immédiatement attiré notre attention. Les deux faces de l'objet, l'une totalement carbonisée, l'autre intacte, laissaient en effet entrevoir des coups de hache dont la régularité attestait un façonnage soigné (fig. 1 et 2). Après prélèvement et nettoyage, la pièce

montre un sensible amincissement vers le bord curviligne et une extrémité aplatie dont l'origine est impossible à déterminer (érosion? écrasement par usure?). Sur la face brûlée (voir fig. 1b et 2), une baguette de bois carbonisée (longueur conservée: env. 0,20 m; largeur: env. 0,03 m), de section à peu près trapézoïdale, est insérée dans une mortaise en queue d'aronde. Une rapide analyse du

avec la dizaine d'exemplaires néolithiques actuellement recensés sur territoire suisse est évidente. A l'instar de la plupart de ces roues, celle de Delley-Portalban est bipartite; elle a donc été construite au moyen de deux morceaux de planches (un petit et un grand) façonnés en segment de cercle puis assemblés. Deux, voire trois traverses plus ou moins parallèles et transversales assuraient la fixa-

D'un point de vue purement technologique, la fabrication d'une roue ne présentait aucune difficulté majeure, et les techniques d'assemblage alors utilisées étaient déjà parfaitement maîtrisées au Néolithique ancien.

Une analyse ^{14}C réalisée sur notre fragment de roue par le *Tandemlaboratoriet* d'Uppsala (S)⁵ a fourni les dates suivan-

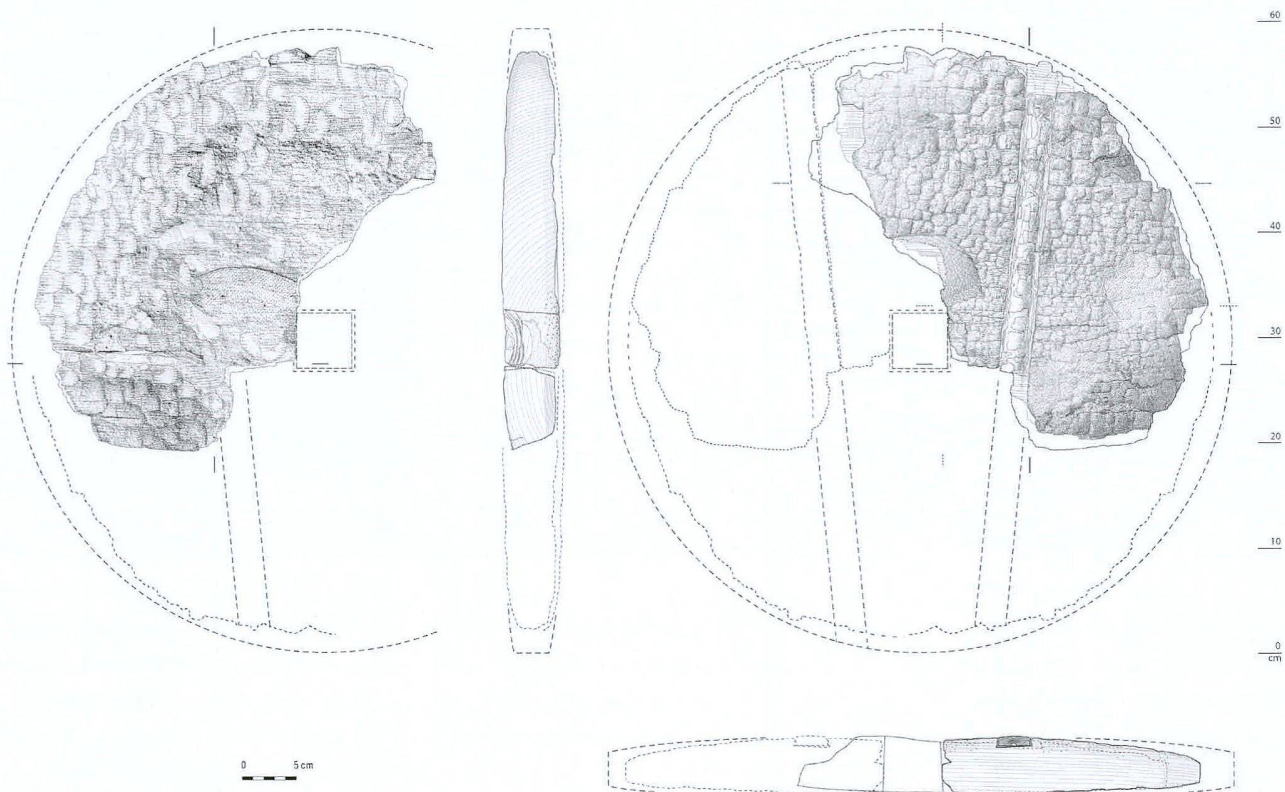


Fig. 2 Relevé détaillé de la roue

bois a permis de déterminer que le corps principal était en érable et la baguette en frêne². L'autre face (voir fig. 1a et 2) présente une petite surface plane, presque polie, qui correspond probablement à l'un des côtés d'une mortaise dans laquelle venait se loger une pièce en bois, hypothèse que renforcent les stries d'usure observées.

La forme curviligne et la présence de la traverse ont rapidement conduit à reconnaître dans cette pièce de bois un fragment de roue, d'autant que la similitude

tion des deux parties et la cohésion de l'ensemble. Avec son diamètre estimé à quelque 0,60 m au minimum, la roue de Delley-Portalban appartient au groupe des grandes roues³. Par ailleurs, comme plus de la moitié des roues connues, elle est totalement carbonisée sur l'une de ses faces. Ce phénomène, trop récurrent pour être le simple fruit de dommages accidentels, s'expliquerait plutôt par un acte intentionnel, à savoir un durcissement au feu visant à renforcer la face externe de la roue, soumise aux contraintes les plus fortes⁴.

tes: 3020-2910 avant J.-C. cal. 1 sigma et 3030-2900 avant J.-C. cal. 2 sigma. Or, notre bois a été découvert dans un horizon archéologique appartenant au Lüscherz récent qui, sur la base du mobilier archéologique mis au jour en 1962/1963⁶ et des données dendrochronologiques associées, se développe entre 2790 et 2700 avant J.-C. Notre roue serait donc plus ancienne que la couche dans laquelle elle a été mise au jour, mais cet écart de quelque deux siècles pourrait aisément s'expliquer par l'âge vénérable de l'érable au moment de son utilisation

pour la confection de l'objet. Toujours est-il qu'au vu des datations disponibles pour les autres roues bipartites à traverses découvertes en Suisse en contexte Cordé et Auvernier-Cordé (2700-2450 av.

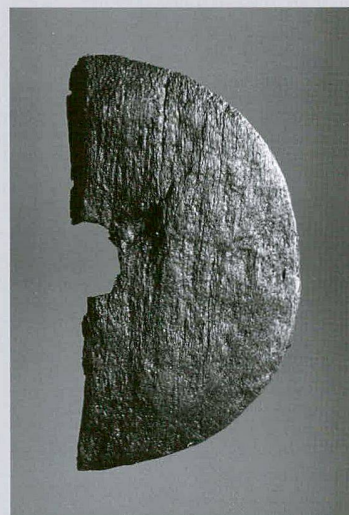
tal, une vingtaine de roues néolithiques du même type et plus ou moins complètes sont actuellement recensées. La multiplication des découvertes de roues durant ces vingt dernières années

chariot – l'investissement principal, tant économique que temporel, résidait certainement plutôt dans la paire de bœufs servant à tracter les véhicules –, mais il semble probable que l'usage des chariots

Frasses/Praz au Doux: la première roue «fribourgeoise», mais 2000 ans plus récente que celle de Delley-Portalban!

Jusqu'ici, un seul autre fragment de roue avait été identifié dans le canton de Fribourg. Il s'agit de la moitié d'une petite roue pleine en chêne, qui a été découverte sur le site Bronze final/Hallstatt ancien (800/750 av. J.-C.) de Frasses/Praz au Doux, et qui doit son excellent état de conservation au fait qu'elle était piégée dans les alluvions de l'ancien lit de l'Arignon, soit dans des sédiments gorgés d'eau. Munie d'une perforation centrale, elle mesure 23 cm de diamètre pour 3,60 cm d'épaisseur; contrairement à celle de Delley-Portalban, que son diamètre permet de classer parmi les grandes roues néolithiques, elle fait figure de très petite roue! Les quelques exemplaires de roues en bois remontant au Bronze final ou à l'époque de Hallstatt mis au jour jusqu'ici en Suisse, notamment sur la station littorale de Grandson/Corcelettes VD, mesurent en effet entre 57 et 92 cm de diamètre.

Informations tirées de M. Mauvilly – Ch. Brombacher – M. Guélat – I. Richoz – I. Antenen, «Fras-
ses 'Praz au Doux' (FR), un site du Hallstatt ancien en bordure de rivière», AS 20.3, 1997, 112-125.



J.-C.), notre exemplaire est plus ancien. Il est en revanche plus ou moins contemporain, voire plus récent que les exemplaires d'Allemagne du Sud, qui ont été mis au jour dans des ensembles archéologiques datés entre 2900 et 2890 avant J.-C. La roue de Delley-Portalban pourrait donc constituer le chaînon chronologique manquant entre une série de roues du même type découvertes en Allemagne du Sud et les exemplaires suisses.

La roue dans son contexte régional

La découverte de la roue de Delley-Portalban, certes exceptionnelle à l'échelle du territoire fribourgeois, est loin de constituer une découverte isolée dans nos contrées. En effet, entre les régions du Federsee dans le sud de l'Allemagne et des Trois Lacs sur le Plateau suisse occiden-

tal, une vingtaine de roues néolithiques du même type et plus ou moins complètes sont actuellement recensées. La multiplication des découvertes de roues durant ces vingt dernières années incite à penser que cet objet est en fait plus commun que la littérature archéologique ne le laissait généralement entendre jusqu'ici⁷. Partant de là, on peut se demander si chaque village du Néolithique final ne possédait en fait pas un, voire plusieurs chariots! L'impossibilité de retrouver des éléments de véhicules à roue en milieu terrestre, alliée au fait que les villages du Néolithique intégralement fouillés demeurent encore rares, voire inexistant, renforce cette hypothèse. D'autres arguments comme les fréquentes traces d'usure observées sur la bande de roulement des roues, les cassures engendrées par des surcharges pondérales ou encore les nombreux fragments de roues simplement abandonnés en bordure de villages suggèrent également une certaine «banalisation» de ces véhicules, ou du moins de leur utilisation. Nous n'irons pas jusqu'à dire que tout un chacun, au Néolithique, possédait un

se soit clairement généralisé durant la première moitié du III^e millénaire avant J.-C., dans l'arc circum-alpin au sens large. Quoi qu'il en soit, cette tentative de «banalisation» de l'utilisation des véhicules à roues à partir de 2900 avant J.-C. ne doit pas masquer l'importance que revêt ce type de découverte pour la compréhension du phénomène social, économique et culturel qu'a constitué, à partir du milieu du IV^e millénaire avant J.-C., la diffusion, dans nos régions, de la traction animale en général (joug, timon, araires, etc.) et des chars ou chariots en particulier. De nombreuses questions telles que l'endroit qui a vu l'invention des véhicules à roues – si tant est qu'il s'agisse d'un épicentre et non pas de foyers multiples –, la vitesse et les modalités de diffusion de cette invention, le rôle et la charge socio-culturelle attribués aux animaux de trait et à leurs propriétaires, ou encore l'impact de ces véhicules sur l'organisation archi-

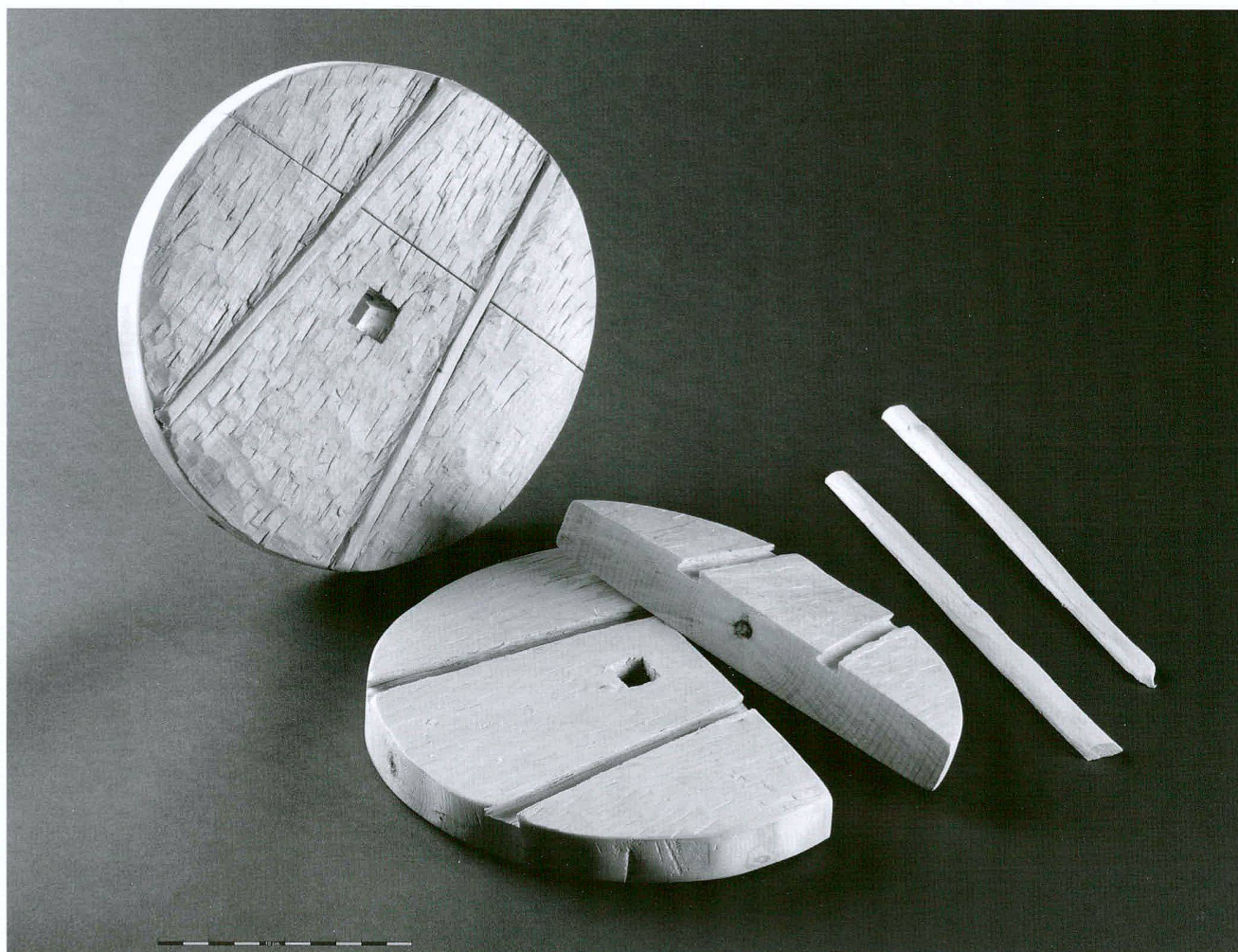


Fig. 3 Reconstitution de la roue de Delley

tecturale des villages (développement de chemins par exemple) restent ouvertes.

Toujours est-il que la trouvaille inédite d'un fragment de roue dans la station II de Delley-Portalban (fig. 3), n'en reste pas moins une découverte extraordinaire pour le canton de Fribourg. Elle indique également que la station, malgré les surfaces déjà fouillées, recèle encore un fort potentiel archéologique et qu'elle doit continuer à faire l'objet de toute l'attention possible en cas d'atteinte à son sous-sol.

première détermination du corps de la roue et W. H. Schoch, Labor für quartäre Hölzer, Langnau a.A. ZH, pour celle de la baguette.

³ Les diamètres des exemplaires découverts en Suisse et en Allemagne du Sud oscillent entre 0,42 et 0,68 m.

⁴ Voir à ce propos H. Schlichtherle, «Chemins, roues et chariots: innovations de la fin du Néolithique dans le sud-ouest de l'Allemagne», in: P. Pétrequin – R.-M. Arbogast – A.-M. Pétrequin – S. Van Willigen – M. Bailly (dir.), *Premiers chariots, Premiers araires. La diffusion de la traction animale en Europe pendant les IV^e et III^e millénaires avant notre ère* (CRA-Monographie 29), Paris 2006, 165-178; H. Schlichtherle, «Als die ersten Räder rollten. Räder der Jungsteinzeit aus dem Olzreuter Ried bei Bad Schussenried», *Nachrichtenblatt der Landesdenkmalpflege* 39.3, 2010, 140-144.

⁵ Ua-42043: 4351±30 BP. La roue de Delley porte le n° inv. DE-PO 11/0003.

⁶ F. Giligny, *La variabilité des récipients céramiques au Chalcolithique moyen-récent jurassien (3400-2400 av. J.-C.). Analyse archéologique d'un système d'objets*, Thèse de doctorat (Université de Paris I), Paris 1993; F. Giligny – R. Michel, «L'évolution des céramiques de 2920 à 2440 av. J.-C. dans la région des Trois Lacs (Suisse occidentale)», in: J.-L. Voruz (dir.), *Chronologies néolithiques. De 6000 à 2000 avant notre ère dans le Bassin rhodanien*, Actes des XI^e Rencontres sur le Néolithique de la région Rhône-Alpes (Ambérieu-en-Bugey, 1992), Ambérieu-en-Bugey 1995, 347-361.

⁷ Voir U. Ruoff, «Roues et chars: les plus anciennes découvertes de Suisse», in: P. Pétrequin – R.-M. Arbogast – A.-M. Pétrequin – S. Van Willigen – M. Bailly (dir.), voir note 4, 133-140.

¹ L'équipe d'intervention des sondages 2011 était constituée de Henri Vigneau, Maurizio Moio et Michel Mauvilly.
Coordonnées du site: CN 1164, 563 070 / 196 550 / 430 m.

² Nous remercions Cyril Benoît, SAEF, pour la