

Construction et destruction des monuments mégolithiques

Construction and destruction of megalithic monuments

Claude Masset

**Édition électronique**

URL : <https://journals.openedition.org/tc/5014>

DOI : 10.4000/tc.5014

ISSN : 1952-420X

Éditeur

Éditions de l'EHESS

Édition imprimée

Date de publication : 30 juin 2010

Pagination : 453-469

ISSN : 0248-6016

Référence électronique

Claude Masset, « Construction et destruction des monuments mégalithiques », *Techniques & Culture* [En ligne], 54-55 | 2010, mis en ligne le 30 juin 2013, consulté le 29 septembre 2022. URL : <http://journals.openedition.org/tc/5014> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/tc.5014>



© Musée du Laténum, Neuchâtel

François Sigaut

École des Hautes Études en Sciences Sociales
sigaut@cnam.fr

Cultures matérielles 2 - V

Techniques & Culture 54-55 volume 2, 2010 : 470-472

Retour sur

« La Roue pleine et ses dérivés »

Jean Spruytte, sous-officier dans les spahis a fait une grande partie de sa carrière dans ce qu'on appelait encore un empire colonial. Il séjourna notamment, entre 1945 et 1948, dans le Tassili n'Ajjer, ce bout du Sahara algérien coincé entre la Libye et le Niger. C'est là qu'il eut l'occasion d'explorer des grottes décorées préhistoriques où étaient représentées des chars tirés par des attelages de chevaux. Ces images suscitèrent de sa part un intérêt professionnel, pour ainsi dire : il les regarda en spécialiste des chevaux, comme personne n'avait su les regarder avant lui. Il étendit ensuite ses recherches à l'ensemble du monde saharien et méditerranéen, voire plus loin quand cela lui paraissait nécessaire. Et cela grâce à un réseau de correspondants aussi passionnés que lui. On peut parler d'une véritable Internationale d'amateurs, peu nombreuse et sans aucune existence officielle mais d'une efficacité étonnante.

Spruytte y apportait l'essentiel, son expertise dans les arts équestres, mais aussi ses qualités d'expérimentateur. Car sa méthode était expérimentale, et d'une rigueur remarquable. Il travaillait à partir de photographies, refusant de prendre en compte les dessins, toujours sujets à caution – ce qui le fit entrer en conflit avec, entre autres, Henri Lhote. Sa première démarche était de commencer par fabriquer des modèles réduits, pour pouvoir réfléchir en trois dimensions. Il passait ensuite à des modèles en vraie grandeur, qu'il soumettait enfin à l'expérimentation dans l'école d'équitation tenue par son fils. Sans crédits et sans la moindre reconnaissance officielle, il réalisa ainsi un programme de recherches tout à fait exceptionnel. Je renvoie, pour une appréciation plus complète de son œuvre, à la préface donnée par Marceau Gast pour *Attelages antiques libyens* (Éditions de la MSH, 1996), son second livre ; le premier, *Études expérimentales sur l'attelage* (Crépin-Leblond) avait paru vingt ans plus tôt, en 1977.

Le paradoxe de cette œuvre, c'est qu'elle est à la fois révolutionnaire et méconnue. Révolutionnaire parce qu'elle réduisait à néant les élucubrations d'un autre militaire, le commandant Lefebvre des Noëttes (1856-1936), dont les théories eurent un immense succès dans les années 1930. J'en rappelle l'essentiel : l'attelage antique, conçu pour des bœufs, étranglait les chevaux. D'où faible emploi de l'énergie animale en général, donc recours massif à l'esclavage, donc stagnation technique, etc. C'est au Moyen Âge seulement que l'obstacle fut franchi avec la « révolution » du collier d'épaules. Or le succès de cette théorie fausse fut, non seulement immense (je n'exagère pas, un recueil de citations de l'époque le prouverait), il fut aussi d'une durée tout à fait étonnante. En mai 2000, un universitaire canadien, Vaclav Smil, publia dans la revue *Nature* un « essai du millénaire » (le millénaire supposé du collier d'épaules) dans lequel il reprenait à peu de choses près les thèses de Lefebvre des Noëttes ! J'envoyai une réfutation à la revue, qui fut publiée, sous une forme un peu édulcorée dans le n° du 16 novembre suivant¹. Mais que vaut la lettre d'un lecteur, contre un article qui a les apparences pour lui ?

Il y a dans cette affaire un paradoxe qu'on rencontre rarement de façon aussi nette dans l'histoire des sciences. C'est la théorie fausse qui fait autorité. La théorie vraie, elle, reste confinée à quelques petits groupes de spécialistes...

Et je dois dire pour terminer que Spruytte lui-même y est peut-être pour quelque chose. Ce ne fut pas un homme public. Il ne travaillait que pour son plaisir et pour celui des collègues qu'il estimait. Ses articles, nombreux, restent ignorés parce qu'ils sont dispersés dans des revues de toutes sortes, comme par exemple *Plaisirs équestres*... Il fut un chercheur extrêmement fécond parce que totalement libre. Mais cette liberté eut un coût. Le public, même lorsqu'il se recrute chez les scientifiques, aime qu'on le ménage, qu'on respecte ses goûts, qu'on le prenne dans le sens du poil... C'est ce que Jean Spruytte s'est toujours refusé à faire. Et c'est une des raisons de mon admiration pour lui. Mais c'est aussi la raison de l'obscurité dans laquelle son œuvre, je le crains, est vouée à rester pour pas mal de temps.

Jean Spruytte

Laboratoire d'Anthropologie et de Préhistoire
des Pays de la Méditerranée Occidentale

Cultures matérielles 2 - V

Techniques & Culture 54-55 volume 2, 2010 : 473-483

LA ROUE PLEINE ET SES DÉRIVÉS

in *Techniques et culture* 6, 1985 : 99-110

L'importance des découvertes archéologiques de roues pleines et les différentes représentations de ce type de roue sur les documents figurés de l'Antiquité peuvent permettre de proposer une chronologie technique fondée sur l'étude expérimentale et l'analyse technologique. Cette étude fait apparaître les facteurs matériels qui ont conditionné l'évolution technique de la fabrication des roues pleines (car ces contraintes, d'ordre pratique, sont invariables à travers l'espace et le temps et peuvent être identifiées expérimentalement) ; elle permet d'autre part de mettre en évidence, sur des véhicules encore en usage au ^{xx}e siècle, la persistance de deux dérivés de la roue pleine originelle dont la conception technique remonte au début du ⁱⁱⁱe millénaire avant notre ère.

Considérations préliminaires sur la roue

On a pu supposer que l'invention de la roue pleine avait pour origine le rouleau, cylindre de bois placé sous une charge pour la déplacer, et dans lequel des disques auraient été découpés transversalement. Cette supposition ne résiste pas à l'analyse, pour différentes raisons.

En chronologie historique, l'utilisation pratique du rouleau n'apparaît en premier lieu que sur les bas-reliefs Assyriens du ^{ix}e siècle avant J.-C., alors que la roue pleine est attestée à la fois par les découvertes archéologiques et les documents figurés dès le ⁱⁱⁱe millénaire.