

VI EXAMEN TECHNIQUE DES REPRESENTATIONS

Après avoir décrit les représentations, il convient de les étudier d'un point de vue technique, en essayant de comprendre la raison d'être de certaines formes, de certaines dimensions et de certaines pièces, notamment par des comparaisons avec des modèles ou des véhicules réels anciens: on pourra ainsi plus aisément se représenter les chars qui ont inspiré les graveurs. Les chars à deux roues qui ont fait l'objet d'une étude très approfondie par Anati⁶³ ne seront pas envisagés ici.

ROUES

Elles se différencient par leur type, leur position et leurs dimensions.

Type

Il y a deux types de roues: les unes sont pourvues de rayons, les autres pas. Les roues sans rayons se répartissent entre cinq représentations: dans le cas des chars de Cemmo et des roches 47 et 1 de Naquane elles ont seulement le contour piqueté, tandis qu'au char 5 de la roche 57 elles sont entièrement piquetées; quant au char 1 de cette même roche, il a trois roues entièrement piquetées et une sur le contour seulement. Il est possible que dans un cas comme dans l'autre on ait voulu représenter en fait des roues pleines. Aucune indication ne permet d'en comprendre la structure, de savoir si elles étaient taillées dans un seul bloc ou composées de deux ou trois pièces distinctes, ni comment en était le moyeu qui n'a jamais été représenté.

Les roues des six autres chars sont munies de rayons en nombre variable: quatre rayons pour les chars 3 et 4 de la roche 57 et pour celui de la roche 23, cinq pour le char piqueté de la roche 62, six pour le char filiforme et pour le char 2 de la roche 57. Le dessin de ces roues est très simplifié: le contour en est uniforme, on ne voit pas si les jantes étaient composées d'une ou de plusieurs pièces, ni si elles étaient munies de bandages de fer; les rayons sont simplement rectilignes, le moyeu n'est jamais indiqué, sauf dans le cas du char piqueté de la roche 62,

⁶³ Cf. Anati, 1961-a, pp. 50-63.

et il est impossible d'en connaître l'épaisseur ou la longueur. Cependant, nous avons pu dater certains des chars munis de roues à rayons de la première moitié du I^{er} millénaire (roche 57, char 2; roche 23; roche 62); leurs roues devaient vraisemblablement être assez proches de celles de la même époque trouvées dans d'autres régions d'Europe, notamment dans les tombes à char des 7^e, 6^e et même 5^e siècles d'Allemagne, de Bohême, de France, etc... Les roues de ces véhicules ont souvent pu être reconstituées avec certitude, et le nombre des rayons en est aussi très variable (de quatre à dix)⁶⁴.

La présence d'un chariot à roues pleines en Italie du Nord dès le milieu du II^e millénaire, ou même un peu plus tôt (c'est le cas du char de Cemmo), ne doit pas surprendre: les découvertes de roues pleines se font de plus en plus nombreuses, non seulement en Europe orientale et centrale, mais aussi dans diverses régions d'Europe occidentale⁶⁵; plusieurs d'entre elles remontent à la fin du III^e millénaire, notamment celles qui ont été trouvées dans le Nord des Pays-Bas⁶⁶. Il existe aussi des témoignages de l'usage de la roue pleine en Italie du Nord dès le début du II^e millénaire, dans le cadre de la culture des Terramares, dont un modèle de roue pleine en terre cuite, munie d'un moyeu protubérant, trouvé à Castione, dans la province de Parme, et daté par Säflund de la première moitié de ce millénaire (2000-1500)⁶⁷.

L'usage de la roue pleine pour un char de la fin du II^e millénaire comme celui de la roche 1, et de la roue à rayons pour les chars du début du I^{er} millénaire, comme le char 2 de la roche 57 et ceux des roches 23 et 62, concorde assez bien avec ce que l'on sait actuellement de l'expansion de la roue à rayons: elle est en effet entrée en Europe avec le char de guerre léger à deux roues (c'est ainsi qu'on la trouve sur la roche 94 dès le bronze moyen), mais n'est pas passée pour autant dans l'usage courant; les petits modèles votifs, tels les chaudrons montés sur quatre roues à rayons, nombreux en Europe centrale, constituent pour nous les premiers témoins de son utilisation à une époque ancienne, utilisation qui semble s'être répandue ensuite avec la fin de la civilisation des Champs d'Urnes. Ce n'est qu'au début de l'âge du fer que nous trouvons les roues à rayons couramment employées en Europe occidentale pour les chars à quatre roues⁶⁸. Plusieurs modèles de roues en bronze et surtout en corne, à quatre et à six rayons, avec ou sans pédoncule, ont été retrouvés dans la plaine padane: ils proviennent des provinces de Parme, Plaisance (Colombare di Bersano) et Reggio (Campeggine)⁶⁹, et remontent au début du I^{er} millénaire.

⁶⁴ Cf. Joffroy, 1958, pp. 106-107.

⁶⁵ Cf. Van der Waals, 1964, pp. 49-60; Childe, 1955-a, pp. 207-213.

⁶⁶ Van der Waals, 1964, pp. 51-54.

⁶⁷ Säflund, 1939, p. 100 note 56. pl. 10 n. 9.

⁶⁸ Van der Waals, 1964, p. 76; Childe, 1951, pp. 188-190; Bona, 1960, p. 84.

⁶⁹ Säflund, 1939, p. 180, pl. 55, 3: prov. de Parme; p. 187, p. 113 n. 13-14, pl. 65, 14-16: Colombare di Bersano; p. 187, p. 74, n. 25, pl. 65, 17: Campeggine.

La position des roues des chars camuniens, assez variable, mérite de retenir notre attention. Dans quatre cas (chars 2 et 3 de la roche 57, chars des roches 23 et 62), les roues arrière sont tangentes aux brancards de la caisse, tandis que les roues avant en sont nettement écartées: cette disposition n'avait-elle pas pour but de permettre à l'avant-train de pivoter sans que les roues ne soient aussitôt bloquées par les brancards de la caisse? Il paraît cependant peu probable que les chars réels aient eu un écartement différent entre roues avant et roues arrière: en effet les chemins utilisés jadis par les chars étaient généralement pourvus de deux ornières dans lesquelles étaient placées les roues et qui faisaient office de rails; ce système est pratiquement indispensable aujourd'hui encore dans les régions au sol rocheux ou accidenté, surtout en montagne. Un écartement différent entre les roues de chaque train aurait nécessité l'établissement de deux ornières supplémentaires.

Il nous semble cependant que l'écartement des roues avant doit avoir une explication. En observant le char long et étroit à quatre roues utilisé actuellement au Val Camonica, nous avons remarqué que les roues avant apparaissaient sous certains angles comme plus écartées (et aussi plus petites) que les roues arrière, du fait de l'exhaussement de la caisse à l'avant. Nous nous sommes alors demandé si, par l'écartement disproportionné des roues antérieures de nos quatre représentations, les artistes camuniens n'avaient pas simplement voulu signifier qu'une disposition particulière des pièces, tel le surhaussement du bâti par exemple, permettait à l'avant-train de ces véhicules de pivoter librement.

Trois des quatre chars envisagés ont en effet pu être datés de l'âge du fer; or parmi les chars trouvés dans les tombes des 6^e et 5^e siècles en France, certains étaient munis d'un avant-train pivotant, comme par exemple le char de Vix (Côte d'Or): dans ce cas, la caisse était entièrement surélevée pour permettre au train de tourner; de plus le longeron était muni de protections en fer là où les roues venaient le heurter lors de la rotation⁷⁰; ce fait a attiré notre attention sur la structure placée à l'avant du char piqueté de la roche 62: ne s'agirait-il pas en effet d'un dispositif destiné à empêcher les roues de se cogner contre les bords de la caisse? Il serait conçu de la façon suivante: les extrémités d'une traverse fixée sous les brancards sont munies de deux petits montants verticaux, eux-même terminés par deux barres parallèles aux brancards et situées dans un plan inférieur à celui de l'essieu; au moment de la rotation, l'essieu se meut entre le brancard et la barre horizontale, et est bloqué par le petit montant vertical avant que les roues n'aient heurté les bords de la caisse. Nous devons cependant

ajouter que jusqu'à présent nous n'avons vu nulle part de dispositif analogue.

Dans plusieurs autres représentations camuniennes, dont celle de Cemmo est la plus ancienne, les roues sont placées contre le corps du char et même parfois rabattues sur les angles. Il semble qu'ici, par opposition aux cas précédents, l'avant-train ne devait pas pouvoir pivoter. D'ailleurs dans les modèles de chars du II^e millénaire tout comme dans les chariots votifs de l'âge du bronze, l'avant-train est fixe la plupart du temps ⁷¹.

Dans les représentations que nous avons pu dater de l'âge du fer, et dans celles qui leur ressemblent, les roues ne sont pas très grandes par rapport au corps du char: la surface de la roue entre de 5,2 à 8,4 fois dans la surface de la caisse. Les roues des véhicules trouvés dans les tombes à chars de Bohême et de France, qui présentent de nombreuses ressemblances avec nos gravures, sont nettement plus grandes: pour autant qu'on puisse en juger, la surface de la roue entre au maximum 4 fois dans celle de la caisse. Le diamètre varie entre 75 et 85 centimètres en France, 80 et 90 centimètres en Bohême ⁷²: il est donc relativement constant. On ne peut pas affirmer cependant que les roues des chars camuniens devaient avoir le même diamètre: nous avons constaté en effet, que dans les régions montagneuses sont utilisées de préférence les roues de petit diamètre, avant tout pour des raisons de solidité et de stabilité; au Val Camonica, le diamètre standard des roues des chars très primitifs encore utilisés de nos jours est de 45 centimètres, et la surface de la roue entre presque jusqu'à 20 fois dans celle du corps du char.

Il est tout aussi impossible de déterminer avec précision quel devait être l'écartement des roues des chars camuniens protohistoriques. Nous avons déjà dit que l'écartement des roues des véhicules ne semble s'être standardisé qu'avec le deuxième âge du fer ⁷³ et que, d'autre part, il est soumis aux exigences de la nature du terrain. De plus, dans les représentations l'écartement des roues est très fluctuant relativement à l'ensemble des proportions du char. En tenter une détermination numérique nous paraîtrait plus qu'hasardeux.

CORPS

Le char de Cemmo est le seul à ne pas être muni de longeron (avec le char filiforme): on peut supposer que les deux trains, très rapprochés, étaient réunis simplement par les brancards et le fond de la caisse. C'est d'ailleurs le cas pour beaucoup de véhicules très anciens, comme par exemple les chars datant des derniers siècles du III^e millénaire et

⁷¹ Childe, 1955-b, p. 717; *id.*, 1954, p. 2.

⁷² Childe, 1951, p. 190.

⁷³ Piggott, 1965, p. 245. Pour le problème de l'écartement des roues: *cf. supra*, p. 11.

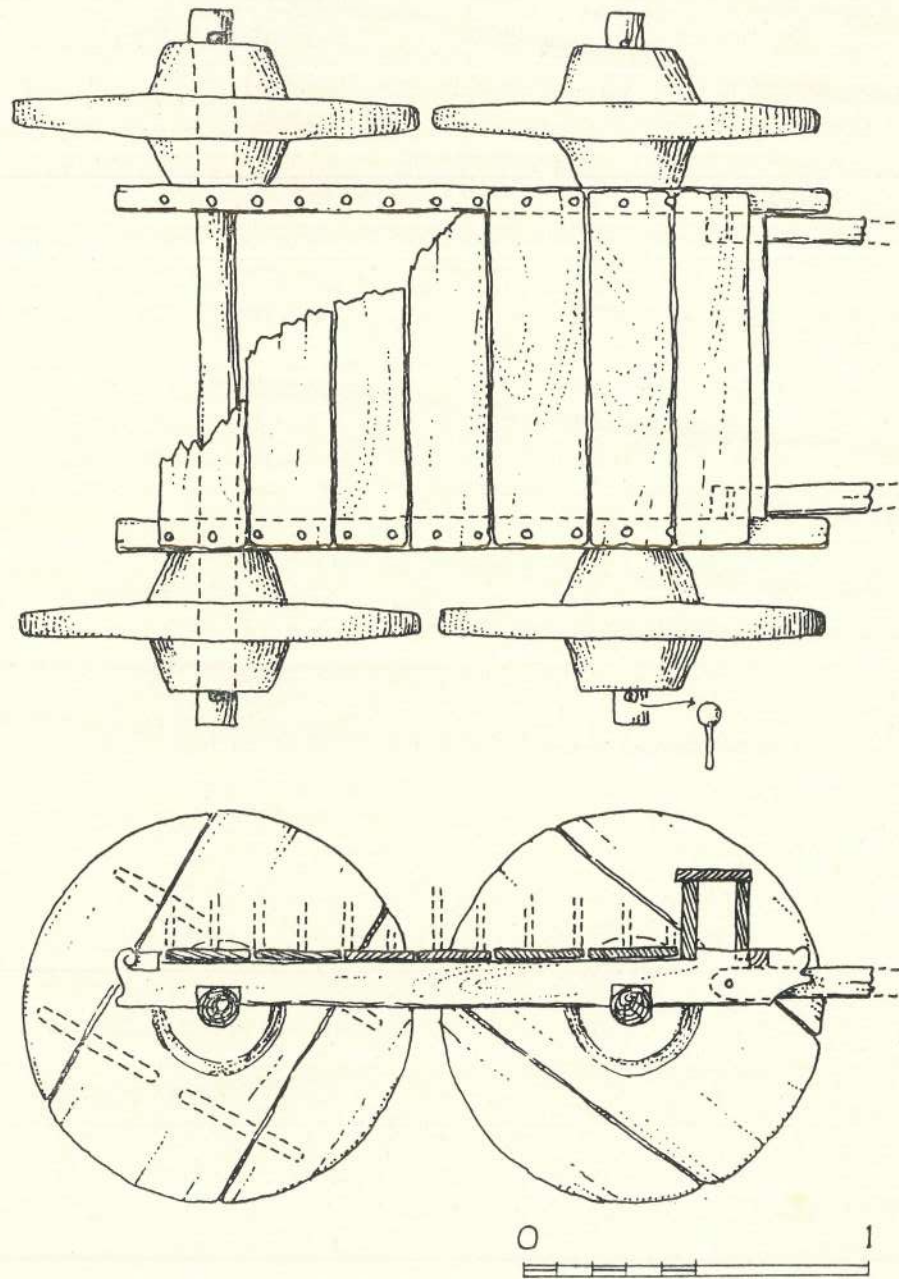


Fig. 37

Char à deux roues du tumulus n. 5 de Trialeti en Géorgie; fin du III^e millénaire. (Dessin tiré de Piggott, 1968, fig. 11).

du début du II^e, trouvés récemment en Transcaucasie et auxquels la représentation de Cemmo ressemble aussi par la forme, les proportions et les roues⁷⁴. On retrouve la même absence de longeron, à côté de la même forme générale, dans les modèles de chars d'Europe centrale (Moyen Danube)⁷⁵ dont le plus ancien, trouvé dans un grand cimetière de la culture de Baden-Pécel, à Budakalász (à quinze kilomètres

⁷⁴ Cf. Piggott, 1968, pp. 274-294.

⁷⁵ Cf. Bona, 1960, pp. 83-89.

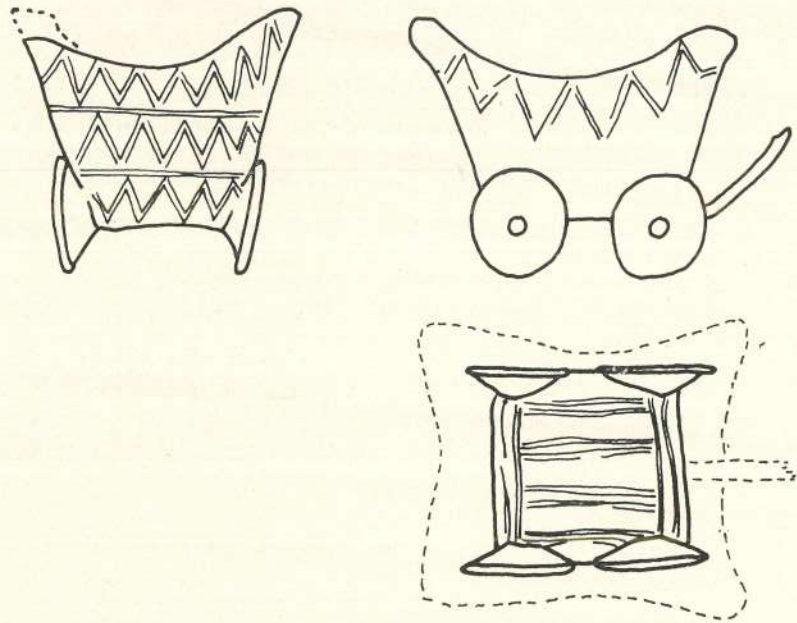


Fig. 38

Modèle réduit de chariot en céramique provenant du cimetière de Budakalász en Hongrie (civilisation de Baden-Pécel): 1. Petit côté arrière - 2. Long côté droit - 3. Fond de la caisse, vu du dessous. (D'après Bona, 1960, fig. 3, et Foltiny, 1959, pl. 19, 3).

au nord de Budapest)⁷⁶, ne peut pas être postérieur au début du II^e millénaire⁷⁷. Ce modèle en terre cuite est simplement constitué d'une caisse aux angles de laquelle sont fixées quatre roues pleines; sous le fond de la caisse ont été gravés dans l'argile les deux essieux et les cinq planches qui seules les unissent, tout en constituant le fond de la caisse.

Les autres chars camuniens piquetés sont tous munis d'un longeron. Les chars des roches 1 et 47 sont les seuls dont le longeron se termine par une fourche sans atteindre lui-même l'essieu arrière, et le char 1 de la roche 57 est le seul dont le longeron soit muni aussi d'une fourche à l'avant. Dans les autres cas, le longeron se prolonge jusqu'à l'essieu postérieur et est renforcé par une fourche; on peut se demander si certains de ces chars n'étaient pas pourvus d'un système analogue à celui du char hallstattien de Bell (Hunsrück, Allemagne), où sur la partie postérieure du longeron sont fixés deux tirants de fer qui vont rejoindre l'essieu de part et d'autre de l'extrémité du dit longeron.

Dans le char 2 de la roche 57 et celui de la roche 23, les deux branches de la fourche sont réunies par une petite ligne piquetée. Nous n'avons jusqu'ici trouvé aucun parallèle à cette pièce probablement destinée à renforcer la fourche; annonce-t-elle la structure postérieure extrêmement complexe du longeron du char de la roche 62? Certains

⁷⁶ Foltiny, 1959, pp. 53-54.

⁷⁷ La culture de Baden-Pécel est traditionnellement située entre 2.200 et 1.800 avt. J. - C., mais les dates au C 14 obtenues actuellement semblent exiger que l'on remonte considérablement toutes les dates du néolithique et du chalcolithique dans les Balkans; cf. Van der Waals, 1964, p. 67 note 1; Pike, 1965, p. 45.

ont voulu voir dans cette dernière la représentation de freins⁷⁸, ce qui nous paraît improbable: il s'agirait en effet d'un système curieux et complexe de frein à levier avec deux manivelles, dont l'utilisation à cette époque est peu vraisemblable et dont on n'a retrouvé d'ailleurs aucune trace dans les tombes à chars. En fait, on reconnaît à nouveau ici la ligne unissant les deux branches de la fourche du longeron, mais beaucoup plus large, et le triangle en avant de cette ligne est piqueté intérieurement. On peut penser que sur la fourche était déposée une plate-forme, ou que la fourche était partiellement remplacée par une pièce de bois pleine, rectangulaire. Nous n'avons rencontré aucun autre exemple de disposition analogue, ni de branches d'une forme aussi particulière.

Il faut encore remarquer que dans ces trois représentations (char 2, roche 57; roches 23 et 62), tantôt les brancards seuls, tantôt les brancards et les branches de la fourche, tantôt enfin les branches et le longeron dépassent considérablement l'essieu postérieur; ces prolongements n'étaient pas destinés à permettre l'allongement du char, car dans ce cas et les brancards, et les branches de la fourche et le longeron devraient tous dépasser⁷⁹; mais ils étaient probablement très utiles pour fixer solidement un chargement sur le char. Ces prolongements rappellent aussi d'autres chars et d'autres représentations anciennes: sur une urne hallstattienne d'Oedenbourg (Hongrie) est incisé un char exécuté selon les mêmes procédés figuratifs que ceux du Val Camonica; les roues sont contre les brancards et le train avant n'est probablement pas pivotant; à l'arrière du char dépassent deux traits parallèles représentant sans doute deux tiges que le personnage suivant le char semble saisir pour le retenir ou pour soulever l'arrière-train afin de le faire tourner⁸⁰. Derrière un char à quatre roues dont la caisse est surélevée et l'avant-train peut-être mobile, représenté sur un vase géométrique attique du Dipylon⁸¹, se trouve un personnage dans la même attitude, mais portant la main directement à l'essieu. Le char de la tombe d'Ohnenheim (Alsace; fin 6^e, début 5^e siècle), dont l'avant-train était probablement, fixe, présente lui aussi une particularité: les extrémités du longeron fourchu étaient fixées sur l'essieu par des manchons à éperons⁸²: ces éperons, d'une préhension facile, dépassaient derrière le char et pouvaient être saisis aisément pour soulever ou retenir ce dernier, démuné de freins. Ces éperons présentent une certaine analogie avec les extrémités des branches de la fourche du char de la roche 62. Les prolongements dans les chars du Val Camonica pourraient donc avoir été destinés à l'apport d'une aide manuelle, notamment pour faire tourner

⁷⁸ Marro, 1935-36, p. 25.

⁷⁹ Cf. Legros, 1960, p. 108.

⁸⁰ Chapotat, 1962, p. 70; Joffroy, 1958, p. 124.

⁸¹ Lechler, 1933, fig. 40 p. 134.

⁸² Joffroy, 1958, p. 124.

le char; cette proposition semble en contradiction avec l'hypothèse émise précédemment que ces chars aient été munis d'un avant-train pivotant. On peut cependant supposer qu'une aide manuelle était encore nécessaire, notamment pour retenir le char, dépourvu de freins. Ainsi les branches du longeron du char de Dejbjerg dépassent-elles à l'arrière, alors que l'avant-train est mobile⁸³. C'est pour le moment la seule explication qui nous paraisse possible. Les paysans camuniens nous ont d'ailleurs affirmé que lors des transports effectués actuellement dans la montagne au moyen du char à quatre roues, une aide manuelle est constamment nécessaire, bien que le véhicule soit muni de freins et d'un avant-train pivotant.

Nous avons donc constaté, en ce qui concerne la structure du châssis, que les trois représentations de chars datées de l'âge du fer présentent de nombreuses similitudes avec les véhicules des tombes à char d'Europe occidentale, contemporains ou plus tardifs. Elles s'en distinguent au contraire par les proportions nettement plus allongées du corps: ce dernier est en effet de trois à quatre fois plus long que large (comme c'est encore le cas pour les chars camuniens actuels), alors que la longueur des chars des tombes est à peine égale à deux fois la largeur.

La plupart des chars représentés au Val Camonica, à l'exception peut-être de celui de Cemmo, ne portent pas de caisse, mais simplement un bâti constitué de deux brancards et parfois de quelques épars (seul le char de la roche 1 n'a pas de bâti). Le fond de la caisse aurait en effet dissimulé le châssis des véhicules et n'a pas été figuré. Il est fort possible que ces chars aient été utilisés sans caisse, le chargement reposant directement sur le bâti et fixé à l'aide de bâtons et de liens, comme c'est encore l'habitude actuellement dans la vallée.

Le char filiforme est très différent des autres, et semble avoir été si hâtivement et maladroitement gravé qu'on ose à peine en parler d'un point de vue technique. Il fait un peu penser par sa forme à un simple travoi qui reposerait sur deux trains roulants. Quant à l'attelage, de configuration curieuse, il paraît plutôt irréaliste. Nous pensons avoir affaire ici à une représentation très sommaire, plus récente que toutes les autres connues actuellement dans la vallée, inspirée peut-être par la figure de char piquetée située au-dessous d'elle.

ATTELAGE

Les modes d'attache du timon sur le train avant sont variés et semblent avoir été plutôt indifféremment utilisés: le char le plus ancien (Cemmo), aussi bien que le plus récent (char piqueté de la roche 62), est muni d'un timon fourchu à son extrémité, de même que le char 5 de la roche 57 et celui de la roche 47. Une représentation de ce type peut recouvrir des réalités différentes: le timon pouvait être simplement

⁸³ Berg, 1935, p. 158.

fourchu pour plus de solidité; cependant nous avons remarqué que dans certains chars actuels, la fourche a pour but d'augmenter la mobilité du timon de bas en haut: dans ce cas, les deux apanons de la fourche sont placés de part et d'autre de l'extrémité du timon et reliés par une cheville qui traverse le timon et autour de laquelle ce dernier pivote. Il ne faut donc pas exclure la possibilité que les timons fourchus aient été d'une mobilité plus grande que les autres. Dans d'autres cas (char 4 de la roche 57, char de la roche 23), une fourche a été simplement ajoutée à l'extrémité du timon qui est donc solidement fixé en trois endroits sur l'avant-train.

A l'extrémité du timon du char 3 de la roche 57, se trouve une structure particulière dont le sens n'apparaît pas très nettement: au premier abord, on pense avoir affaire à un axe de rotation parallèle à l'essieu et relié à lui par deux pièces perpendiculaires, mais le prolongement du timon lui-même jusqu'à l'essieu semble contredire cette hypothèse; il est possible que ces pièces visent simplement à renforcer l'attache du timon, mais ce système doit être moins efficace, nous semble-t-il, que la simple fourchette.

Il faut enfin noter que dans deux cas (char 1 de la roche 57 et celui de la roche 1) le timon est simplement et directement fixé sur le train avant, sans aucun renforcement.

Quant au joug, nous n'avons aucun renseignement sur sa forme précise, ni sur son mode de fixation sur le timon et sur les animaux. Il est toujours représenté par une simple ligne, situé soit à l'extrémité du timon, soit un peu en arrière, et placé sur le cou des animaux soit plus près de la tête, soit plus près des pattes antérieures. D'après les trouvailles faites en Europe tempérée, on est autorisé à penser que les jougs reposaient sur le garrot des animaux (sauf éventuellement dans le cas des boeufs)⁸⁴.

Le char de Cemmo est tiré par deux bovidés, ce qui n'étonne nullement, car si l'usage du cheval a déjà fait son apparition en Europe occidentale au bronze moyen, parallèlement à celui de la roue à rayons, il est cependant resté limité aux chars légers à deux roues; ce n'est qu'au début du Ier millénaire que l'usage du cheval s'est amplifié et diversifié, pour être aussi adapté aux véhicules plus grands à quatre roues⁸⁵. Le cheval n'est d'ailleurs pas apte à tirer par la gorge (ce qui était, rappelons-le, le mode de traction dans l'antiquité) des véhicules lourds à roues pleines, car il s'étrangle et perd le souffle, contrairement au boeuf.

Les animaux tirant le char de la roche 47 semblent être des ânes; il

⁸⁴ Van der Waals, 1964, p. 46 note 2.

⁸⁵ Van der Waals, 1964, p. 45.

USAGE DES CHARS REPRÉSENTÉS

est impossible d'identifier ceux du char 1 de la 57 et difficile de distinguer si les animaux du char 2 de la même roche, daté du début de l'âge du fer, sont des ânes ou des chevaux: les deux sont en effet possibles; leurs oreilles fort longues font cependant pencher vers la première hypothèse, et ils ressemblent à certaines figures d'ânes connues dans la vallée. Quant aux chars des roches 23 et 62, ils semblent tirés par des chevaux.

Il faut enfin préciser que les organes de harnachement autres que le joug et le timon ne sont jamais représentés.

Nous avons cru longtemps que les proportions allongées de la plupart des chars représentés avaient dû constituer dans la réalité un obstacle à leur utilisation dans la montagne. Les chars employés aujourd'hui encore dans la vallée nous affirment le contraire: un char long et étroit peut facilement passer dans les chemins de montagne et offre plus de stabilité qu'une charrette à deux roues; il est nécessaire cependant que le bâti ne soit pas placé trop haut, et donc que les roues ne soient pas trop grandes; la mobilité de l'avant-train semble d'autre part une condition pratiquement indispensable à l'utilisation aisée du char, précisément à cause de sa longueur.

Le char camunien actuel, assurant surtout le transport de bois, de fumier et de pierres, est capable de porter des charges considérables. Afin de soutenir plus utilement le bâti, les deux trains ne sont pas situés aux extrémités du corps, comme dans les représentations gravées, mais à bonne distance en-deçà des petits côtés; en outre le véhicule est tiré par un animal placé entre deux brancards et attelé à la façon moderne, lui permettant d'appliquer au maximum ses forces à la traction.

Nous en concluons que le char camunien préhistorique, qui à partir d'un certain moment (il ne s'agit pas ici des chars les plus anciens) présente des similitudes avec le char actuel de la même région, put sans doute comme lui être utilisé dans la montagne, mais avec un rendement différent, certainement plus faible.

Nous avons remarqué d'autre part que plusieurs des chars représentés, dont trois sont datés du premier âge du fer, offrent beaucoup d'analogies avec les chars trouvés dans les tombes d'Europe centrale et occidentale de la fin du premier âge du fer et du début du deuxième. Or il est clair que ces derniers constituaient des véhicules de procession ou d'apparat, inaptes à rendre des services dans la vie quotidienne ou à transporter des charges importantes: ils sont très légers et souvent de petite taille, certains d'entre eux, richement ornés, étaient sans aucun doute réservés à un usage particulier lors d'occasions exceptionnelles⁸⁶.

Nous ne connaissons pas leur destination exacte, nous sommes simplement assurés de leur association à un moment donné avec le rituel funéraire.

Les chars qui ont été représentés dans les gravures du Val Camonica étaient-ils des véhicules utilitaires répondant aux mêmes exigences générales que les chars actuels auxquels ils ressemblent en plusieurs points, ou, au contraire, des objets analogues aux chars trouvés dans les tombes et réservés à un usage particulier d'une tout autre nature? Il nous est impossible de trancher cette question. Nous devons cependant souligner qu'ils ne sont jamais représentés portant un chargement, mais vides, du moins apparemment; que d'autre part ils ne semblent pas impliqués dans une action à laquelle participeraient des personnages au travail: ils sont le plus souvent isolés et «au repos», dans plusieurs cas les animaux de trait ne sont même pas figurés.