

BULLETIN

DE LA SOCIÉTÉ

DES

AMIS DE VIENNE

Société fondée en 1904



ARCHÉOLOGIE

HISTOIRE

GÉOGRAPHIE

PATRIMOINE

N° 102 - 2007 - Fasc. 3 / 6 euros

SOMMAIRE

N° 102, 2007, 3

YVES ROLLAND : Navigation et batellerie sur le Rhône dans l'Antiquité	3
JEAN ARMANET : La libération de Vienne, 1 ^{er} septembre 1944	22
ANDRÉ HULLO : La malheureuse inauguration de la statue de la Vierge de Pipet	26
Les prochains rendez-vous	29
Bulletin d'abonnement et d'adhésion	32

BULLETIN DE LA SOCIÉTÉ DES AMIS DE VIENNE

REVUE TRIMESTRIELLE

publiée pour "*répandre la connaissance de l'histoire de la ville
et des antiquités viennoises*" (article premier des statuts de
l'association).

Pour 2007 : montant de l'abonnement au bulletin

Abonnement annuel normal	26 €
Retraités et étudiants	23 €
Abonnement de soutien	35 €
Prix de vente au numéro	6 €

**Avis important : Les abonnements commencent avec le
premier numéro de chaque année.** Les numéros déjà sortis
de presse dans l'année, au moment du règlement d'un abonnement
nouveau, seront remis ou envoyés au nouvel abonné.

Tout changement d'adresse doit être signalé au secrétaire.

Montant de l'adhésion à la Société	5 €
--	-----

Correspondance, abonnement et adhésion :

Société des "AMIS DE VIENNE"

Siège social : 3-5, Rue de la Table-Ronde, 38200 VIENNE

C.C.P. "Amis de Vienne" - LYON 185-71 J

Consultation ou renseignements au 04 74 53 39 29

e-mail : andre.hullo@free.fr

BULLETIN

DE LA SOCIÉTÉ

DES

AMIS DE VIENNE

N° 102 - 2007 - Fasc. 3

BULLETIN

DE LA SOCIÉTÉ

DES

AMIS DE VIENNE

BULLETIN DE LA SOCIÉTÉ DES AMIS DE VIENNE

RENTREMENT ANNUEL

Le Bulletin de la Société des Amis de Vienne est publié par trimestre. Le prix de l'abonnement annuel est de 10 francs. Les abonnements sont reçus par la Société.

Pour 1907 le montant des versements est de :

Admission à la Société	20 F
Admission à la Société	20 F
Admission à la Société	20 F
Admission à la Société	20 F
Admission à la Société	20 F

Les versements sont à verser en trois fois : le premier le 1^{er} janvier, le second le 1^{er} mai, le troisième le 1^{er} septembre. Les versements sont reçus par la Société.

Le montant des versements est de 60 F.

Correspondance, abonnement et adhésion :

Société des AMIS DE VIENNE

100, rue de la Table-Ronde, 38000 VIENNE

CHASSE DE VIENNE - LYON 185-71

Le Bulletin est envoyé gratuitement à tous les membres de la Société.

N° 102 - 2007 - Fasc. 3

Navigation et batellerie sur le Rhône dans l'Antiquité

Le Rhône prolongé par la Saône, forme un axe de pénétration à l'intérieur de la Gaule, connu depuis l'Antiquité pour être la voie de transit entre le Nord et le Sud de l'Europe. Les auteurs s'accordent tous pour souligner la prééminence de cette artère fluviale, notamment à l'époque gallo-romaine.

Les sources relatives au sujet, outre les textes antiques et les découvertes archéologiques, sont essentiellement épigraphiques et iconographiques. L'épigraphie est avant tout lyonnaise et arlésienne. Elle nous renseigne sur les catégories professionnelles de la navigation et leur organisation, sur les trafics et les principaux produits transportés. L'iconographie illustre les scènes de la vie nautique, certains types d'embarcations et nous montre également combien l'activité fluviale était importante sur le fleuve.

N'étant pas toujours suffisantes pour se représenter les conditions et les pratiques fluviales, nous sommes obligés de compléter ces sources par des études géoarchéologiques et parfois par des techniques de navigation plus récentes. Ces dernières doivent être considérées avec attention, mais elles peuvent avoir fait l'objet de survivances et témoigner de solutions pragmatiques pouvant être transférées à l'époque gallo-romaine.

A partir de tous ces éléments, on peut se demander quelles étaient les caractéristiques des bateaux et des bateliers de la vallée du Rhône à l'époque gallo-romaine. Cet axe était-il réellement le plus important de la Gaule ? A la vue de l'étendue du sujet abordé, nous n'allons ici que présenter un « tour d'horizon » de cette navigation fluviale. Dans un premier temps nous nous intéresserons aux conditions de navigation de l'artère fluviale, puis à sa navigation proprement dite, et enfin, à l'activité qu'elle engendrait.

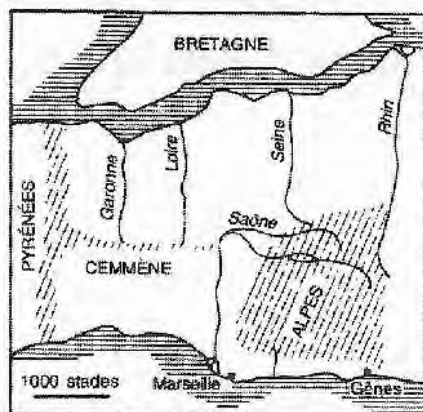
La multitude des inscriptions témoigne d'une activité batelière particulièrement importante. Il convient tout d'abord de voir si le milieu était propice à la navigation.

Même si les témoignages des auteurs anciens sont à prendre avec précaution, leurs écrits sont une des premières sources témoignant des conditions de navigation.

Il apparaît tout d'abord que la Gaule bénéficiait d'un réseau navigable particulièrement favorable. Selon Strabon :

Les cours d'eau sont si heureusement distribués les uns par rapport aux autres qu'ils assurent dans les deux sens les transports d'une mer à l'autre.¹

Par ailleurs, la primatie du Rhône était soulignée, et il était considéré comme un fleuve navigable. Les études géoarchéologiques confirment la navigabilité du cours d'eau à l'époque gallo-romaine. En effet, le Rhône semble avoir connu une métamorphose, passant d'un style «en tresse» (caractérisé par de nombreux bras isolant des îlots instables) à l'âge du fer à un style «en méandres» (caractérisé par un parcours sinueux) à l'époque gallo-romaine. La profondeur du fleuve était ainsi plus importante et favorisait la circulation des navires.



La Gaule selon Strabon

Cependant, cette navigation était malgré tout limitée par certains obstacles qui nuancent l'enthousiasme des descriptions antiques. D'emblée les difficultés ne sont pas les mêmes suivant que l'on effectue la descente ou la remontée, la première étant évidemment plus facile grâce au courant.

La navigation est rendue encore plus difficile à certains passages du parcours. Le défilé de Donzère, par exemple, était reconnu comme un passage risqué, étant même appelé «robinet de Donzère», car le Rhône resserré entre deux escarpements y acquiert une vitesse plus rapide. Le Rhône offrait d'autres difficultés comme «la Goullette» après Valence, un rapide assez redouté.

A ces passages difficiles s'ajoutaient les obstacles de la «vorgine»² (saules, peupliers, ronces, roseaux etc.), l'instabilité des rives (lors des grandes pluies et au moment du dégel, des pierres pouvaient se détacher et tomber sur les bateaux obligés de longer la rive), les bancs de sable, mais aussi la présence d'îles au fil du fleuve qui entravaient davantage la navigation.

Enfin, signalons le problème des crues. Le Rhône, à l'alimentation variée a un courant rapide mais une assez grande régularité de débit grâce à un régime glacio-nivo-pluvial. Il peut y avoir des crues pratiquement en toute saison mais leurs durées sont relativement brèves.³

A quelle période de l'année le Rhône était-il praticable ? Les auteurs anciens ne nous livrent que très peu d'indications sur ce sujet, voire aucune. Aussi, pour nous en rapprocher, nous sommes obligés d'utiliser des sources

1 - Strabon, *Géographie*, IV, 1, 2.

2 - M. Christol et J. L. Fiches, 199.

3 - A. Pelletier et J. Rossiaud, 1990, p 17.

plus récentes. Au XIX^e siècle on estimait que la navigation rhodanienne était interrompue trois mois par an en moyenne. Deux éléments sont à prendre en considération.

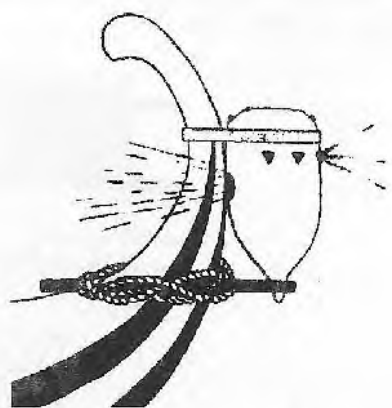
Le premier est la crue. J. P. Bravard rapporte qu'en cette période la remonte était impossible car les chemins de halage étaient noyés sous l'eau.⁴ La descente pouvait aussi s'avérer hardie en cas de courant trop important.

Inversement, la faiblesse des étiages en période de sécheresse devait se révéler un obstacle à la navigation, notamment pour les navires d'un certain tonnage.

Les bateliers ne naviguaient donc pas toute l'année avec la même intensité. La navigation complète s'effectuait entre 500 et 1450 m³ environ, lorsque les eaux étaient marchandes. Le plus fort du trafic se situerait donc pendant l'automne et au début du printemps, à l'époque des hautes eaux, tandis que l'été, faute d'un mouillage suffisant, serait une saison creuse.

Il convient toutefois de préciser que la batellerie avait tout à gagner à être active le plus longtemps possible au cours de l'année, y compris pendant les moments défavorables, c'est-à-dire les basses eaux et peut-être même la nuit.⁵ La question mérite d'être posée pour le Rhône car J. Le Gall rapporte un halage sur le Tibre «en particulier la nuit afin de gagner du temps».⁶

Une découverte archéologique pourrait confirmer l'existence d'une navigation nocturne. En amont d'Agde, dans l'Hérault, une épave du II^e siècle a livré ce qui semble être un fanal de signalisation nocturne⁷. Deux traces d'usure indiqueraient que l'amphore aménagée était fixée à la proue, et qu'elle était amovible. En s'appuyant sur des documents iconographiques égyptiens, on a supposé qu'un combustible éclairait les eaux par des orifices triangulaires disposés en demi-cercle.



Reconstitution de l'utilisation de l'amphore-fanal d'Agde
d'après D. Fonquerle

Cependant, même si cette théorie se révélait exacte, aurait-elle pu pour autant être pratiquée sur un milieu aussi difficile que celui du Rhône ? La question d'une navigation nocturne sur le fleuve reste donc posée.

Au-delà des seules régions traversées, le fleuve disposait d'une plus vaste zone d'influence. Tout d'abord, la mer Méditerranée à son embouchure. La

4 - J. P. Bravard, 1987, p 186.

5 - D. Fonquerle, *Archéologia*, n° 64, pp 67-70.

6 - J. Le Gall, 1952, p 125.

7 - E. de Izarra, 1993, p 78

ville d'Arles assurait la principale jonction entre les activités fluviales et maritimes.

Les affluents du Rhône, surtout ceux de la rive gauche, permettaient aussi de prolonger sa navigation comme l'atteste Strabon :

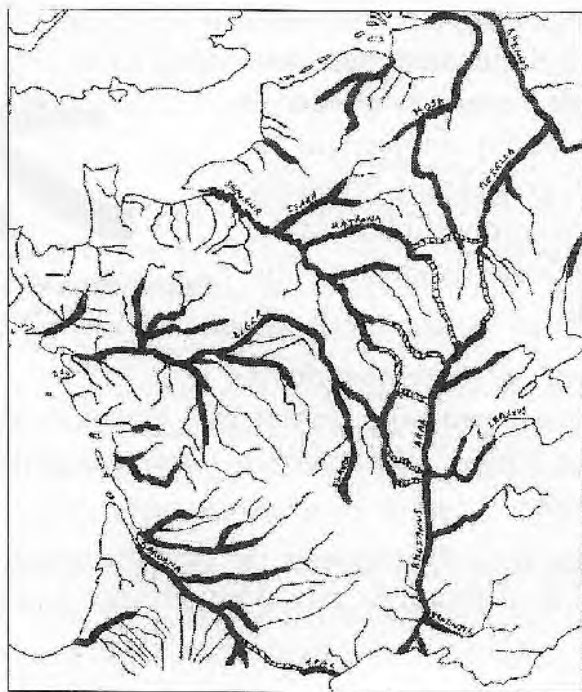
Le Rhône, par exemple, peut être remonté très haut, même avec des cargaisons considérables, et permet d'atteindre de nombreuses régions du pays par le fait que ses affluents se trouvent être non seulement navigables, mais aussi aptes à recevoir les plus forts tonnages.⁸

Enfin, il est important de souligner que le Rhône, prolongé par la Saône permettait d'accéder à d'autres fleuves joignant ainsi le Nord et le Sud de l'Europe. Strabon présentait déjà l'intérêt de cet axe dans l'acheminement de l'étain venu de Grande Bretagne via la Seine puis la Saône et enfin le Rhône jusqu'à Marseille. Fréquemment, la voie de terre ne constituait qu'un simple trait d'union entre deux cours d'eau navigables :

Les cours d'eau sont si heureusement distribués les uns par rapport aux autres qu'ils assurent dans les deux sens les transports d'une mer à l'autre, les marchandises ayant à peine à être voiturées par terre, et toujours dans des plaines d'une traversée facile. Le plus souvent, on les transporte par les voies fluviales en choisissant les unes pour la descente, les autres pour la montée.⁹

Lorsque la voie fluviale était interrompue par un seuil, il appartenait aux nautes d'assurer le transport par terre, soit par roulage, soit par portage.¹⁰ Les liaisons avec la Loire permettaient de rejoindre l'océan Atlantique ; la Seine permettaient de gagner la Manche ; le Rhin quant à lui assurait la connexion avec la mer du Nord.

Itinéraires fluviaux et portages dans la Gaule romaine
Les hachures indiquent les portages¹¹



8 - Strabon, *Géographie*, IV, 1, 14.

9 - Strabon, *Géographie*, IV, 1, 2.

10 - *Caesarodunum* n° 12, p 464.

11 - E. de Izarra, 1993, p 223.

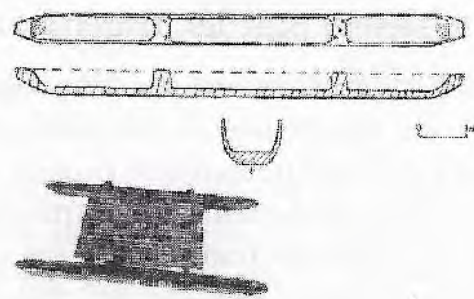
Pour preuve de cet intérêt à connecter le fleuve, certains itinéraires de portage ont fait l'objet de projets de canaux. Le plus célèbre est sans doute le canal de Marius (102 av. J.-C.), reliant la Méditerranée au Rhône. Le fleuve, apportant avec lui des alluvions, avait fini par créer une «barre» à son embouchure, qui était difficilement franchissable par les navires ayant certain tirant d'eau.

Signalons également l'existence d'un ambitieux projet prévoyant de relier les eaux de la Moselle et celles de la Saône par un canal qui aurait créé une voie navigable directe du Rhône au Rhin. Finalement, seules les régions du Sud-Ouest semblent avoir échappé à l'influence économique de l'axe saôno-rhodanien.

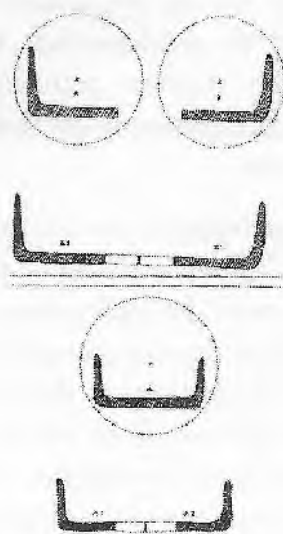
Les sources littéraires relatives à la navigation fluviale sur le Rhône sont assez rares. En revanche, l'iconographie et les découvertes archéologiques peuvent constituer une base de données relativement importante. Ces documents permettent notamment de répondre à des questions très techniques. En effet, l'image montre le bateau et son équipage au travail, et l'archéologie quant à elle nous révèle directement les objets d'étude. Aussi on peut se demander, principalement à partir de l'étude du matériel et des représentations, quels navires étaient employés et quelles techniques étaient utilisées pour naviguer.

Voyons d'abord quels types d'embarcations étaient employés. Le premier vrai bateau, avec une coque est la pirogue monoxyle (une seule pièce de bois) creusée dans un tronc d'arbre. Son utilisation remonte à la préhistoire, mais elle a perduré à l'époque gallo-romaine. L'usage des barques monoxyles s'est prolongé sur le Rhône au moins jusqu'à la fin de l'Antiquité puisque l'une d'elles, trouvée dans les alluvions du Rhône à Brégnier-Cordon (Ain), est datée du V^e s. de notre ère.

Malgré les avantages de légèreté et de solidité, les pirogues monoxyles possèdent un inconvénient majeur, celui d'interdire la construction de bateaux de dimension supérieure à celle du tronc d'arbre. Le problème se fait surtout ressentir pour la largeur des embarcations et gêne le transport de marchandises. La solution consiste à passer de la construction par enlèvement de matière, à la construction par assemblage de pièces.¹²



Reconstitution du radeau de Flavigny-sur-Moselle



Principe de la structure d'un bateau monoxyle-assemblé

12 - F. Beaudouin, 1985, p 10

Pour augmenter la surface, un simple moyen consiste à réunir deux pirogues de même longueur surmontées d'une plate-forme, on parle de pirogues couplées. On obtient ainsi plus de largeur, ce qui permet de transporter des objets encombrants, mais diminue la maniabilité.

Le second moyen consiste à élargir ses flancs. En général, un arbre était évidé puis fendu dans le sens de la longueur, on intercalait alors des planches entre chaque moitié pour obtenir une pirogue élargie. On parle alors de navire semi-monoxyle. Cette amélioration technique donna naissance aux nombreuses familles de chalands.

Sur les cours d'eau qui ne permettaient que très peu d'enfoncement, marais, étangs et petits cours d'eau, on employait des radeaux de bois et d'autres faits d'outres gonflées. L'utilisation de ces embarcations relève des corporations des ratiarii et des utriculaire. Par ailleurs nous pouvons poser la question de savoir quels types de navires maritimes étaient en mesure de pouvoir remonter le fleuve ?

Les épaves fluviales d'époque romaine sont extrêmement rares, notamment pour ce qui est des bateaux assemblés. Cette rareté s'explique peut-être par le fait qu'une épave pouvait constituer un obstacle à la navigation en milieu fluvial, mais également un capital économique en bois intéressant à récupérer, surtout pour les navires assemblés.¹³

L'absence de traces écrites explicites et la rareté des représentations font de ces épaves une source d'information exceptionnelle pour la connaissance de l'architecture batelière fluviale à l'époque gallo-romaine. En ce qui concerne l'axe rhodanien ont été trouvés les bateaux de Chalon-sur-Saône : deux grands bateaux transportant des céramiques et des amphores ; ceux de Lyon, d'abord place Tolozan : un chaland à coque monoxyle-assemblée ; puis ceux du quartier Saint Georges : six bateaux construits, à fond plat et aux flancs peu élevés ; et enfin une embarcation qui pourrait être fluviomaritime à Arles.

Pour toutes ces épaves, la tradition architecturale se caractérise par un principe de construction à fond plat. Il s'est maintenu, avec des variantes, mais sans rupture technique, bien au-delà de l'époque gallo-romaine. Ces épaves constituent la première source de connaissance des constructions navales du Rhône.

César indique un chantier naval à Arles, mais une présence est aussi attestée à Chalon, où l'on a retrouvé des tissus poissés des II^e et III^e siècles, utilisés pour les opérations de calfatage. Les chantiers de constructions pouvaient être approvisionnés en bois, via la technique du flottage. Deux bois ont eu la préférence des charpentiers, le chêne pour sa solidité et sa longévité, et les conifères pour alléger les embarcations, et pour leur aptitude à répondre aux contraintes exercées sur la coque durant la navigation.¹⁴

13 - P. Pomey et E. Rieth, 2005, p. 191.

14 - M. Rival, 1991, p. 252.

La plupart des bateaux devaient logiquement être construits sur les berges mêmes des fleuves et des rivières, sans aménagement poussé, pour faciliter la mise à l'eau des embarcations. Il convient donc de nuancer la notion de chantier naval. Les charpentiers gallo-romains disposaient d'une vaste panoplie d'outils (ascia, haches, vrille, gouge, scie...). Ces instruments ont été relevés à partir de documents iconographiques, et surtout par les traces laissées dans le bois.

Les constructions fluviales du couloir rhodanien témoignent à la fois d'un savoir-faire technique indigène très élaboré, et d'un important apport technique méditerranéen antérieur à la conquête romaine, notamment au moment de l'arrivée des *negociatores* italiques dès la fin du II^e siècle avant J.-C.

	Technique indigène	Technique méditerranéenne
Assemblage des planches	• par clous de fer	• par chevilles de bois
Calfatage ¹⁵	• à la mousse séchée, et généralement avec baguette de bois	• au tissu poissé • les calfatages au plomb sont plus rares et relèvent plus de réparations

Cette rencontre de savoir-faire se constate aussi au niveau du conditionnement des marchandises transitant par voie fluviale.

Bien souvent, l'amphore est présentée comme le conteneur par excellence des transports maritimes et fluviaux. Son utilisation est en effet attestée par de très nombreux témoignages archéologiques, surtout à hauteur des points de déchargement.¹⁶ Elle servait à transporter des denrées alimentaires liquides. Ses avantages sont multiples :

- Le matériau est peu onéreux.
- L'amphore assure une bonne conservation et un stockage de qualité.
- Après utilisation, elle peut servir de remblai, de matériau de construction...
- Enfin, sa forme ainsi que d'éventuelles inscriptions informent de sa provenance, de son contenu, de sa qualité etc.

En dépit de ses avantages, l'amphore présente un problème important, celui du transport : elle est presque aussi lourde que le produit qu'elle contient, ce qui limite la capacité du navire ; et elle est assez encombrante, malgré des efforts de disposition : en quinconce, les unes contre les autres sur plusieurs niveaux¹⁷.

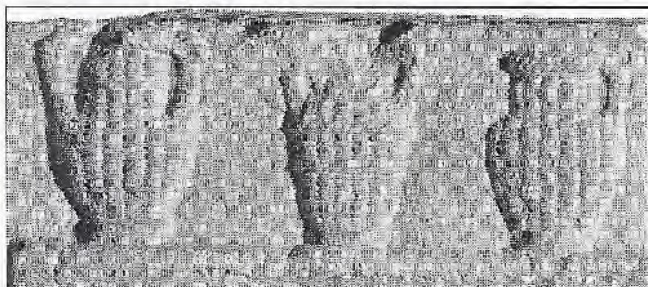
15 - Opération qui consiste à intercaler de force un matériau souple entre les joints des bordés pour rendre la coque étanche.

16 - L. Long, 1999, p 85.

17 - F. Laubenheimer, 1994, p 26.

Des dispositions sont alors prises dans le bassin rhodanien pour tenter de remédier à ces difficultés. Aux environs des années 50 ap. J.-C., une douzaine d'ateliers de la basse vallée du Rhône a produit un nouveau type d'amphore, plus ventrue faisant passer le rapport poids du contenant / poids du contenu à 3.

Il s'agit de la «Gauloise 4», également caractérisée par un fond plat qui lui confère une bonne stabilité. La paroi épaisse de seulement 5 mm augmentait toutefois les risques de casse lors des transports. On y para en entourant la panse d'un paillage, certainement pour les marchandises les plus précieuses.



Détail du bas-relief de Cabrières d'Aigues.

Des dolia, immenses jarres servant au transport et au stockage des liquides (vin, huile...) ou de matière sèches (blé, olives...), ont été retrouvées dans les entrepôts de Lyon. Il n'est pas exclu que de tels contenants aient été utilisés sur voie fluviale comme c'est le cas sur mer. Ils auraient ainsi constitué une autre solution au problème du poids des contenants.

L'autre principal emballage était le tonneau, auquel la plupart des auteurs attribuent une origine celtique. A partir du I^{er} siècle ap. J.-C., les importations d'amphores se font nettement plus rares en Gaule, attestant à la fois de la concurrence interne des vins indigènes, mais aussi de celle du tonneau.¹⁸ Le tonneau présente en effet de grandes qualités notamment de transport, qualités que n'a pas l'amphore : sa forme est mieux adaptée au rangement, il est possible de le faire rouler ; il est moins fragile et peut être réutilisé longtemps ; mais surtout il ne pèse qu'1/10^e du poids de son contenu.¹⁹ Le tonneau, plus rationnel et commercialement beaucoup plus avantageux finit par supplanter l'amphore, et devient même au V^e siècle, l'unité de jaugeage des navires.

D'autres types de conditionnement ont été utilisés : le ballot, peut-être l'outre mais sur de petites distances car elle risquerait d'éclater en cas d'empilement. Bien que l'archéologie n'apporte que peu de réponses à ce sujet, on peut facilement imaginer que des caisses de bois étaient aussi utilisées pour le transport fluvial.

Il convient, à présent, d'envisager les procédés de propulsion mis en œuvre. La puissance du fleuve ne laissait que peu de choix pour sa remontée. Elle nécessitait un moyen de propulsion très efficace. Le rendement des systèmes de propulsion par appui au sol est le plus élevé car le point d'application de

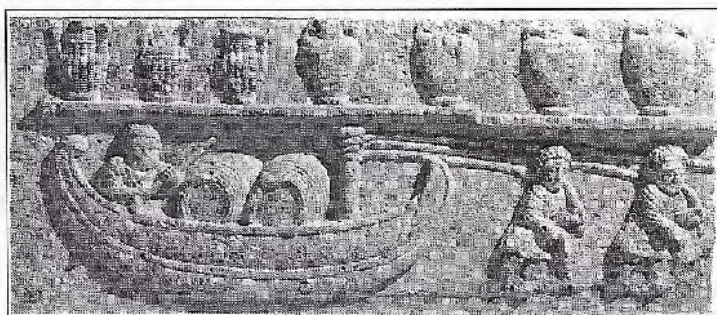
18 - A. Ferdière, 1998, p 96.

19 - B. Dangreux, 2002, p 41.

la force est fixe. Dans le cas de «l'appui sur l'eau» (aviron, pagaie...) la perte de rendement est au contraire importante car l'eau se dérobe partiellement sous l'effort.²⁰ C'est donc la technique du halage qui s'est imposée, la propulsion étant assurée à partir des berges à l'aide de câbles.

La plus célèbre des scènes de halage est celle du bas-relief de Cabrières-d'Aigues. Elle provient sans doute d'un monument funéraire élevé en l'honneur d'un important marchand.

Les bas-reliefs ne représentent que des halages humains en Gaule, c'est pourquoi l'hypothèse d'un halage animal n'a pas toujours été acceptée sur le Rhône. L'argument classique portait sur l'incapacité des gens de l'époque à bien savoir atteler les animaux de trait.²¹ On sait



Scène de halage sur la Durance
II^e s. ap. J.-C. Musée Calvet - Avignon

aujourd'hui que cela est faux.²² Par ailleurs, les références aux halages animaux dans les sources antiques sont en effet rares, mais il est attesté en Italie par Strabon (V, 3, 6) et Horace (Satire I, V, 1-26). Il est donc concevable que pareille pratique fût également répandue en Gaule.

Il est cependant vrai que les haleurs ont certainement été préférés aux animaux de trait. En effet, tous les cours d'eau n'étaient pas équipés de chemins de halage (ils nécessitent un entretien, des arrangements avec les propriétaires locaux...). Or, si l'animal permet d'obtenir une très grande puissance de traction, il nécessite l'établissement d'un chemin continu, large et bien dégagé tout au long du rivage. Le haleur, lui, peut s'employer sur des cours non aménagés, et s'adapter au terrain. Il se pouvait aussi que les animaux de trait ne soient pas toujours disponibles car réquisitionnés pour les travaux des champs. Peut-être existait-il des bouviers spécialisés dans le halage.

Si la puissance du fleuve imposait de recourir à une technique de propulsion aussi efficace que celle du halage pour sa remontée, elle autorisait des descentes beaucoup plus aisées en utilisant la force du courant. Entre Lyon et Arles, une heure de descente avec le courant équivalait à une journée de halage en sens opposé ! Certaines embarcations étaient uniquement destinées à la descente, elles étaient démolies à l'issue de la décize. Il ne fait pas de doute que c'était le cas des radeaux. Arrivé à destination, le fret était déchargé et le bois de l'embarcation pouvait être vendu. L'équipage avait la possibilité de remonter par les routes mais devait certainement se louer pour participer à la remonte. Ainsi, la simplicité de l'utilisation du courant et sa vitesse devait faire de ce moyen de propulsion, le plus rentable de tous. Si

20 - F. Beaudouin, 1985, p. 12.

21 - *Caesarodunum* 1975, n° 10, p. 203.

22 - A. Ferdière, 1988, p. 36

la descente n'était pas assez rapide, d'autres moyens de propulsion pouvaient être utilisés en technique d'appoint.

Après l'utilisation du courant, la pagaie est sans doute le moyen de propulsion fluviale le plus simple. La puissance du Rhône semble exclure la pratique sur son cours. En effet, l'augmentation du nombre de pagayeurs ne pouvait pas résoudre le problème car le gain de puissance obtenu s'avère faible par rapport à la surcharge provoquée par le poids de l'équipage.²³ En revanche, la rame qui développe davantage de puissance était utilisée en complément à la descente, mais peut-être aussi dans les endroits où le halage était difficile, de façon ponctuelle.

Tout comme la rame, l'utilisation de la voile n'était pas spécifique au milieu fluvial. Elle devait être utilisée, mais certainement en complément, vu la difficulté de tirer les bords sur le fleuve, sa puissance et la prédominance des vents du Nord.

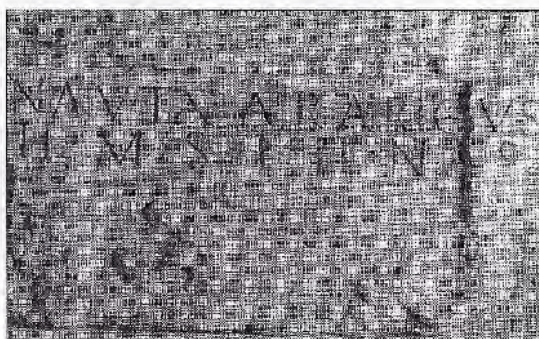
Enfin, on pouvait recourir à l'utilisation de la perche, qui en plus d'être un moyen de propulsion, pouvait être utilisée comme sonde et gaffe.

La navigation fluviale était pratiquée par divers corps de batellerie que nous font connaître les inscriptions. D'après ces témoignages épigraphiques, le plus important était celui des nautes.

Le terme de naute n'est pas spécifique au domaine fluvial. « Au sens général, le *nauta* est n'importe quelle personne embarquée pour le service du navire, aussi bien le moindre matelot que le capitaine ; bien plus les textes juridiques l'étendent même à l'armateur dans la mesure où celui-ci se trouve exploiter directement son navire, alors qu'il ne se trouve pas à bord ».²⁴ C'est dans un sens général dérivé que ce mot était utilisé, pour le personnel naviguant et les armateurs des lacs, fleuves et rivières, pour les différencier le personnel de leurs confrères marins, les naviculaires.

Il est préférable d'utiliser le terme de naute à celui de batelier dans les traductions de *nauta*, car celui-ci devait aussi s'occuper du transport terrestre, notamment entre deux cours d'eau. Deux indices semblent le démontrer :

- Le premier est une inscription de Lyon concernant les nautes de la Saône et de la Loire réunis²⁵. En l'absence d'une organisation spécialisée dans le roulage dans la région, ils pourraient se charger eux-mêmes du portage entre les deux bassins.



23 - E. Rierh, 1988, p 102.

24 - J. Rougé, 1966, p 214

25 - *C.I.L.*, XII, 1709.

- Le deuxième est encore plus clair. Il s'agit d'un monument mentionnant un naute de la Saône, découvert à Dijon, sur lequel est représenté un chariot en cours de (dé)chargement.²⁶

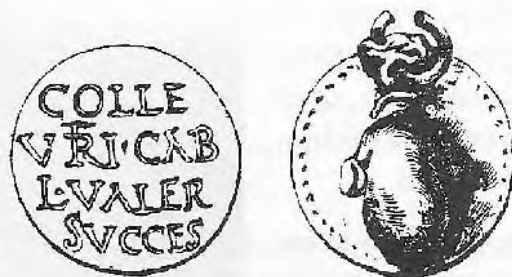
Par ailleurs, les nautes pouvaient être de puissants personnages dont le cumul des fonctions et des honneurs devaient limiter leur temps sur les fleuves. Les inscriptions indiquent qu'ils exerçaient souvent des fonctions commerciales : négociants en vin, marchands d'huile de Bétique, de blé, de saumures, de textile... Peut-être devrions-nous parler «d'entrepreneurs de transports fluviaux»²⁷. Ces magistratures corporatives formaient une carrière, un *cursus honorum*, et ceux qui l'avaient parcourue tout entière s'intitulaient, comme dans les magistratures des cités : *omnibus honoribus functi* (C.I.L., XIII, 1695 ; C.I.L., XIII, 1688 ; C.I.L., XIII, 1967).

Le nom des nautes était généralement complété par celui du cours d'eau auquel ils étaient rattachés, en ce qui concerne notre sujet d'étude, le Rhône ou un de ses affluents. La date d'apparition de ces collèges de nautes est indécise, comme celle de leur disparition. On pense qu'ils étaient surtout actifs dans la vallée du Rhône aux II^e et III^e siècles. De toute la Gaule, c'est le bassin rhodanien qui a fourni le plus grand nombre de corporations. C'est surtout à Lyon que se trouvait le siège de ces puissantes corporations.

Un autre important type de corporation est celui des utriculaires. Depuis le XVIII^e siècle, ils posent aux historiens un problème d'identification difficile à résoudre. Un seul texte littéraire fait allusion à des *utricularii*, il est de Suétone²⁸ et concerne la passion de Néron pour la scène en présentant l'*«utricularius»* comme une sorte de cornemuse.

On ne retrouve le terme qu'avec une série d'inscriptions provenant toutes du couloir rhodanien et des ports de la côte narbonnaise, à l'exception de deux inscriptions d'origine danubienne. Cependant, l'explication «musicale» ne semble pas convenir à ces témoignages.

Elles ne nous apprennent que peu de choses sur les utriculaires : leurs activités mettaient en jeu des outres (utres), mais l'on ne sait pas avec certitude à quel usage elles étaient destinées. Ces activités sont néanmoins suffisamment importantes pour donner lieu à une forme de vie associative : une tessère d'utriculaire de Cavaillon témoigne de l'adhésion d'un membre à sa communauté.



Tessère des utriculaires de Cavaillon

26 - C.I.L., XIII, 5489.

27 - J. Rougé, 1978, p. 53

28 - Suétone, Nero, 54

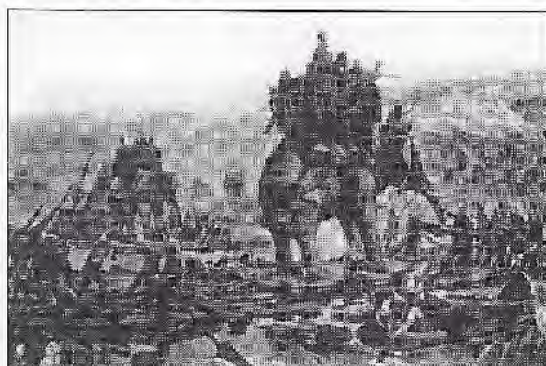
On a pensé dans un premier temps qu'il pouvait s'agir de fabricants d'outres.²⁹ Nous ne savons pas comment s'appelaient les personnes qui réalisaient les outres, et le suffixe -arius peut désigner un utilisateur, mais également un fabricant. Cependant, si les utriculaire sont des fabricants, ils ne sont que des fabricants de gourdes en cuir, instrument qui ne correspond guère à l'importance du commerce vinaire de la vallée du Rhône. La fonction d'utriculaire était souvent mentionnée avec celle des nautes et parfois avec celle des charpentiers navals. La plupart des historiens reconnaissent que ces personnages travaillaient de concert avec la batellerie sans que la nature de leur fonction, navigante ou para-navigante seulement, ait été catégoriquement démontrée. Deux hypothèses sérieuses ont été proposées.

La première fait des utriculaire des transporteurs d'outres, s'occupant des cargaisons vinaires au sortir d'une rivière navigable au moyen de chariots ou d'animaux de bât. L'outre, emballage léger, aurait servi au transport de vin par voie de terre, pour l'expédier dans des régions inaccessibles au commerce fluvial. La rupture de charge se serait accompagnée d'un transvasement des liquides transportés jusque-là, dans des amphores.

La deuxième hypothèse est la plus répandue. C'est celle défendue par J. Rougé.³⁰ Les utriculaire seraient des bateliers utilisant des radeaux soutenus par des outre remplies d'air. Ils auraient servi à passer d'une rive à l'autre dans les ports fluviaux et maritimes, entretenu les pontons, et auraient tiré profit de leur embarcation pour naviguer sur les eaux offrant des conditions hydrographiques particulières comme les marécages de Saint-Gabriel au Nord-Est d'Arles (C.I.L., XII, 982), ceux de Saint-Gilles à l'extrémité de la Camargue (C.I.L., XII, 4107), ou les petits cours d'eau comme le torrent du Vistre (C.I.L., XII, 3351), l'Ouvèze (C.I.L., XII, 1387), le Colostre (C.I.L., XII, 360 et C.I.L., XII, 372), et la Durance. Si l'on se réfère à l'hypothèse de J. Rougé, le radeau d'outres aurait permis de naviguer sur des rivières accidentées, car cette sorte de canot pneumatique « boit le choc » au lieu de buter contre l'obstacle.

Contrairement aux nautes, les utriculaire n'indiquaient pas le cours d'eau pratiqué, mais la ville à laquelle ils étaient rattachés. Cette précision pourrait indiquer qu'ils travaillaient dans un rayon d'action assez étroit, à l'échelle d'une ville et de sa région.

La vallée du Rhône pourrait avoir été empruntée par une autre forme de corporation, également dissociée des nautes, les *ratiarii*. Ils correspondent



Hannibal traversant le Rhône
Par H.-P. Motte

29 - A. Allmer et P. Dissard, 1889, p 485.

30 - J. Rougé, 1959, pp 285 à 306.

à une corporation spécifique utilisant les radeaux (*rades*), comme embarcation. Le radeau est, sans doute avec la pirogue, le premier type d'embarcation utilisé. Les témoignages faisant allusion à leur activité sont extrêmement rares. Son emploi est attesté avant la conquête romaine par César³¹, et par l'épisode de la traversée du Rhône d'Hannibal.³²

Les corporations de *ratiarii* nous sont connues par deux inscriptions, qui les situent sur le Haut Rhône, en aval de Genève, et sur l'Isère (C.I.L., XII, 2597 ; C.I.L., XII, 2331). La fonction première d'un radeau étant la navigation, ils pouvaient avant tout être des bateliers. Le flottage des bois était certainement du ressort de ces corporations. Les troncs devaient être réunis sous forme de trains, comme pour les périodes plus récentes. Dans ce cas, les *ratiarii* n'avaient plus un simple rôle de transporteurs, mais aussi de commerçants.

La construction des radeaux était relativement aisée. Il n'est pas impossible que les constructeurs de radeaux soient incorporés *aux ratiarii*.³³ A ce jour, il n'est pas possible de savoir si ces constructeurs étaient dissociés des bateliers, ou s'ils effectuaient eux-mêmes la descente. Le radeau était également un des plus simples moyens de franchissement des cours d'eau. Ces *ratiarii* des mariniers pouvaient être des passeurs dans les bacs réguliers sur les fleuves et sur les lacs.

En marge de la batellerie oeuvraient d'autres personnels, cantonnés dans une fonction para-navigante, moins valorisée que celle des armateurs, mais tout aussi nécessaires au bon fonctionnement de l'activité batelière du Rhône.

Le lien unissant les charpentiers aux bateliers est évident. Une inscription arlésienne témoigne de cette proximité. Il s'agit d'un patron de bateliers également patron des charpentiers navals. (C.I.L., XII, 700)

L'activité fluviale du couloir Saône-Rhône était très importante, ce qui sous-entend une construction navale également soutenue. Pourtant, seules les inscriptions d'Arles nous sont connues, peut-être parce que les charpentiers navals étaient associés aux charpentiers "généralistes".³⁴

Une multitude de métiers fournissait le matériel nécessaire à l'équipement des bateaux : cordiers, fabricants de toile, bûcherons, forgerons, mais aussi potiers et tonneliers pour les emballages. D'autres personnels auxiliaires travaillaient au service de l'activité fluviale. Cependant, la majorité n'ayant pas eu accès aux honneurs, l'épigraphie les ignore et les auteurs, de leur côté, ne les mentionnent que rarement. L'ensemble de ce personnel fluvial assurait l'acheminement de produits diversifiés.

On constate un véritable changement du trafic à l'arrivée des Romains. Ils ont, en effet, engendré de nouvelles habitudes alimentaires à l'intérieur

31 - César, Guerre des Gaules, I, 12, 2.

32 - Polybe, Histoires, III, 42, 8

33 - L. Bonnard, 1913, p 195.

34 - F. de Izarra, 1993, p 152.

des terres (usage de l'huile, et multiplication de la vigne notamment), mais aussi entraîné une augmentation du trafic des matériaux de construction dans le cadre de l'essor des villes. Les ateliers de céramique ont également accompagné la croissance économique.

Les produits transportés sur le Rhône ont utilisés les avantages de la voie fluviale sur la voie terrestre. On peut distinguer trois principales catégories :

- Les denrées alimentaires de conserve : elles profitaient des avantages des coûts du transport par eau, et leur longue conservation leur permettait d'entreprendre un voyage relativement long, en cas de destination lointaine et/ou de remonte.
- Les produits pondéreux : ce type de transport est de loin le plus rentable pour eux.
- Les produits fragiles : il s'agit essentiellement de la céramique sigillée, qui a ainsi évité les cahots probables du transport par route.

Bien d'autres produits devaient cependant emprunter le fleuve : les tissus, les armes, les peaux, les animaux, etc. ; mais leur commerce semble avoir laissé moins de trace.

Sens des principaux trafics du Rhône		
Produits	Remontée	Descente
Les denrées alimentaires		
Blé	- Distribution de la vallée - Ravitaillement des troupes de César	- Distribution de la vallée - Annone
Vin	- Importation notamment d'Italie - Puis diffusion du vin de la vallée	- Diffusion du vin de la vallée
Huile	- Huile du Sud de la Narbonnaise ? - Huile de Bétique	
Produits de la mer	- Sel du Sud de la Narbonnaise ? - Poissons, <i>salsamenta</i> , <i>garum</i> de Méditerranée	
Les matériaux pondéreux		
Pierre	- Pierre du Midi - Marbres orientaux	- Majorité des pierres de taille
Bois		- Flottage essentiellement
Métaux	- Lingots de cuivre et de fer	- Etain de Bretagne...
Les matériaux fragiles		
Céramique	- Importation italienne - Distribution de la vallée - Exportation de céramique sigillée	- Distribution de la vallée - Exportation de céramique sigillée

Ainsi, à la lumière d'études géographiques et techniques, la navigation le long de l'axe s'est avérée moins aisée qu'il n'y semblait et nuance l'enthousiasme des descriptions antiques.

Malgré ces difficultés, le couloir rhodanien trouvait un rayonnement qui dépassait sa seule région, réussissant notamment à mettre en relation la mer Méditerranée et la mer du Nord. L'importance de cette activité commerciale, attestée par les nombreuses épitaphes de bateliers, place le Rhône au premier plan du réseau fluvial gaulois. Le cours d'eau constituait véritablement la plus importante voie fluviale de la Gaule.

Sa navigation était diversifiée, à la fois au niveau de la conception des navires, du conditionnement des marchandises, que de la propulsion. Si le halage (humain, mais peut-être aussi animal) et l'utilisation du courant étaient les moyens de propulsion les plus utilisés sur l'artère fluviale, d'autres, tels que la rame, la voile et la perche étaient utilisés en complément. Par ailleurs il ne semble pas évident que des navires maritimes de commerce aient remonté le fleuve.

L'activité fluviale le long du Rhône était assurée par toute une gamme de métiers, au sein de laquelle il est possible de dissocier les bateliers des professions auxiliaires. En effet, leurs activités pouvaient être des plus lucratives, et leur statut social expliquerait la multitude de témoignages, notamment épigraphiques, qui nous sont parvenus. Ces témoignages ont révélé diverses corporations, parmi lesquelles les plus importantes étaient celles des nautes. Celles des utriculaire et des *ratarii* signalent une adaptation aux contraintes naturelles. Les corporations possédaient une organisation interne très élaborée dont la succession de postes pouvait correspondre à un véritable *cursus honorum*. L'activité des bateliers était indissociablement liée à celles d'une multitude de professions, moins considérées, mais indispensables à leur exercice. Les applications de la navigation fluviale étaient multiples, mais l'ensemble de ce personnel fluvial assurait avant tout l'acheminement de produits diversifiés. À défaut de documents suffisamment nombreux et précis, nous ne pouvons prétendre à une vision d'ensemble et exhaustive des produits ayant transité sur le Rhône et la Saône, mais les denrées alimentaires non périssables, les produits lourds et les objets fragiles devaient constituer l'essentiel du trafic, car le transport fluvial leur était très favorable.

La période gallo-romaine s'est révélée être innovante. On suppose que les corporations de bateliers devaient avoir une origine gauloise antérieure à la conquête, mais l'arrivée des Romains a entraîné, si ce n'est des changements, de nouvelles habitudes, dans la construction des navires mais aussi dans le conditionnement des marchandises. Le trafic a également évolué suite à la conquête romaine.

Jusqu'au III^e siècle les sources archéologiques s'additionnent pour donner l'image d'une voie d'eau très active. Mais qu'en est-il plus tard ? Plusieurs indices semblent indiquer, sinon une situation stable, du moins une continuité certaine.³⁵ Le Rhône comme moyen de transport, n'a finalement été délaissé qu'avec l'arrivée du chemin de fer.

35 - M. Christol et J. L. Fiches, 1999, p 151.

BIBLIOGRAPHIE

«Actes du colloque : Du Léman à l'océan, les en eaux en Gaule. Rivages, sources, fleuves et vallées», *Caesarodunum* n° 10 (spécial), 1975.

«Actes du colloque : Géographie commerciale de la Gaule», *Caesarodunum* n°12 (spécial), Tours, 1977.

A. Allmer et Dissard, *Inscriptions antiques. Musée de Lyon*, t.2, Delaroche et Cic, Lyon, 1889.

G. Amar, «Fos, port antique d'Arles», *L'exploitation de la mer*, éd. A.P.D.C.A., Juans-les-Pins, 1986, p 85-89.

B. Arnold, *Batellerie gallo-romaine sur le lac de Neuchâtel, tome 1 & 2, archéologie neuchâteloise 12 & 13*, Editions du Ruau, Sainte Blaise, 1992.

B. Arnold, *Altaripa : Archéologie expérimentale et architecture navale gallo-romaine, archéologie neuchâteloise 25*, Musée cantonal d'archéologie, Neuchâtel, 1999.

G. Ayala et T. Silvino, «Lyon, une berge dans l'Antiquité», *L'archéologue* n°73, août-septembre 2004, p 34-

G. Ayala, «Le port fluvial gallo-romain», *Archéologia* n°415, octobre 2004, p 38-39.

G. Ayala, *Romains d'eau douce. Les bateaux de Saint-Georges* (plaquette de l'exposition), Musée Gallo-romain, Fourvière, 2004.

L. Basch, «Note sur le mot calfatage : la chose et le mot», *Archaeonautica* VI, 1986, p 167-198.

F. Beaudouin, *Bateaux des fleuves de France*, éd. de l'Estran, Douarnenez, 1985.

C. Becker et E. Rieth, «L'épave gallo-romaine de la place Tolozan, à Lyon : un chaland à coque monoxyle-assemblée», *L'arbre et la forêt dans l'Antiquité*, Publication de la bibliothèque Salomon-Reinach, Lyon, 1995.

R. Bedon, *Les carrières et les carriers de la Gaule romaine*, Picard, Paris, 1984.

F. Benoît, «Archéologie sous-marine et histoire économique de la Gaule», *Archéologia* n° 18, 1967, p 20-24.

L. Bonnamour, « Les techniques de construction navale sur la Saône du I^{er} au III^e siècle de notre ère », *Caesarodunum*, XXXIII-XXXIV, 1999-2000, p 381-395.

L. Bonnamour (dir.), *Archéologie des fleuves et des rivières*, Errance, Paris, 2000.

- L. Bonnamour, *Archéologie de la Saône, le fleuve gardien de la mémoire*, Errance, Paris, 2000.
- L. Bonnamour, «Les ponts romains de Chalon-sur-Saône», *Gallia* n° 57, 2000, p 273-306.
- L. Bonnamour, *Etude de deux bateaux du 1^{er} siècle coulés sous la pile n° 3 du pont romain : Document final de synthèse, Fouille programmée 1999-2000*, Ville de Chalon-sur-Saône, 2001.
- L. Bonnamour, «Un bateau gravé sur un outil de marinier antique trouvé à Verdun-sur-le-Doubs (Saône et Loire)», *Revue archéologique de l'Est*, t. 51, 2001-2002, p 477-480.
- L. Bonnard, *La navigation intérieure de la Gaule à l'époque gallo-romaine*, Alphonse Picard et fils, Paris, 1913.
- R. Boyer et G. Vial, «Tissus découverts dans les fouilles du port antique de Marseille», *Gallia*, t. 40, fasc. 2, 1982, p 259-262.
- F. Braemer, «La coordination de la voie d'eau et de la route terrestre dans l'antiquité romaine. Villes de transbordement», *La Ville et le fleuve. Colloques du CTHS*, p 109-121.
- J.P. Bravard, *Le Rhône, du Léman à Lyon*, La Manufacture, Lyon, 1987.
- J.P. Bravard et M. Prestreau (dir.), *Dynamique du paysage*, DARA, Lyon, 1997.
- J.P. Bravard et M. Magny (dir.), *Les fleuves ont une histoire : Paléo-environnement des rivières et des lacs français depuis 15000 ans*, Errance, St-Etienne, 2002.
- J.P. Brun, *Archéologie du vin et de l'huile en Gaule romaine*, Errance, Paris, 2005.
- Y. Burnand, «Le rôle des communications fluviales dans la genèse et le développement des villes antiques du sud-est de la Gaule», *Thème de Recherche sur les villes antiques d'Occident*, CNRS, Paris, 1977, p 279-305.
- Centre Alpin et Rhodanien d'ethnologie, *Le Rhône, un fleuve et des hommes*, Grenoble, 1999.
- G. Charlin, J.M. Gassend et R. Lequément, «L'épave antique de la baie de Cavalière (Le Lavandou, Var)», *Archaeonautica* 2, 1978, p 9-94.
- M. Christol, «Les naviculaires d'Arles et les structures du grand commerce maritime sous l'Empire romain», *Provence historique*, XXXII, 1982, p 5-14.
- M. Christol et J.L. Fiches, «Le Rhône : Batellerie et commerce dans l'Antiquité», *Gallia* n° 56, 1999, p 141-167.

F. Courby, *Lyon dans les textes grecs et latins*, Travaux de la maison de l'Orient, Lyon 1993.

L. Cracco-Ruggini, «Les structures de la société et de l'économie lyonnaises au II^e siècle, par rapport à la politique locale et impériale», *Les martyrs de Lyon (177)*, éd. CNRS, Paris, 1978, p 65-92.

B. Dangréaux, *Le Rhône et le vin, du vin des cimes au vin des sables*, Glénat, Grenoble, 2002.

R. Etienne, «Lyon, *Emporion* des Gaules, la ville et le fleuve chez Strabon, géographe du I^{er} siècle ap. J.C.», *La Ville et le fleuve. Colloques du CTHS*, p 123-133.

A. Ferdière, *Les campagnes en Gaule romaine, tome 2. Les techniques et les productions rurales en Gaule (52 av. J.C.-486 ap. J.C.)*, coll. des Hesperides, éd. Errance, Paris, 1988.

A. Ferdière, «Economie rurale et production textile en Gaule romaine», *Tissage, corderie, vannerie. IX^e R.I.A.H.*, APDCA, Juans-les-Pins, 1989, p 181-191.

D. Fonquerle, «Découverte d'un dispositif de signalisation de la marine antique», *Archéologia*, n° 64, pp 67-70.

Groupe Archéologique Arlésien, *Histoire du Rhône en pays d'Arles*, édité par le G.A.A., Arles, 1994.

Groupe Archéologique Arlésien, *Territoire du Rhône en pays d'Arles*, édité par le G.A.A., Arles, 1994.

J. Guillot, J.P. Cébron, et E. Guyomard, *La batellerie bretonne, vie quotidienne des mainiers de l'Ouest*, éd. de l'Estran, Douarnenez, 1988.

F. de Izarra, *Hommes et fleuves en Gaule romaine*, Errance, Paris, 1993.

F. Laubenheimer, *Le temps des amphores en Gaule, vins huiles et sauces*, Errance, Paris, 1990.

F. Laubenheimer, «Archéologie du commerce maritime», *L'archéologie sous les eaux*, Errance, Paris, 1994, p 21-32.

F. Laubenheimer et P. Van Ossel (dir.), «Dossier : Carrières antiques de la Gaule», *Gallia* n° 59, 2002.

J. Le Gall, *Le Tibre, fleuve de Rome dans l'Antiquité*, PUF, Paris, 1952.

C. Lonchambon, «Deux bateaux antiques», *L'archéologue* n° 54, juin-juillet 2001, p 33-36.

L. Long, «Inventaire des amphores du Rhône à Arles. Un aspect des échanges à l'époque impériale. S.F.E.C.A.G.», *Actes du congrès d'Istres*, Marseille, 1999, p 85-95.

Musée d'Istres, *Terres des naufragés, le commerce des céramiques en Méditerranée occidentale à l'époque romaine*, éd. par le musée, Istres, 1998.

A. Pelletier et J. Rossiaud (dir.), *Histoire de Lyon des origines à nos jours. t.1. Antiquité et Moyen Âge*, Horvath, 1990.

P. Pomey (dir.), *La navigation dans l'Antiquité*, Edisud, Aix-en-Provence, 1997.

P. Pomey et E. Rieth, *L'archéologie navale*, Errance, Paris, 2005.

M. Polfer, «Coûts absolus et coûts relatifs du transport fluvial à l'époque romaine», *Caesarodunum*, XXXIII-XXXIV, 1999-2000, p 317-329.

H. Porcheron, *Productions et échanges le long de l'axe rhodanien (entre Lyon et Arles) durant le Haut Empire*, Mémoire de maîtrise, Université de Paris I, 1984/1985.

M. Provensal, J.F. Berger, J.P. Bravard, P.G. Salvador, G. Arnaud-Fassetta, H. Bruneton, A. Vérot-Bourrély, «Le régime du Rhône dans l'Antiquité et au Haut Moyen Âge», *Gallia* n° 56, 1999, p 13-32.

E. Rieth, *Des bateaux et des fleuves. Archéologie de la batellerie du néolithique aux temps modernes en France*, Errance, Paris, 1988.

M. Rival, *La charpenterie navale romaine*, éd. du CNRS, Paris, 1991.

J. Rougé, «*Utricularii*», *Cahiers d'histoire*, IV, 1959, p 285-306.

J. Rougé, «Les relations de Lyon et de la mer : à propos de CIL XIII, 1942», *Actes du 89^e congrès national des sociétés savantes*, Bibliothèque Nationale, Paris, 1965, p 137-152.

J. Rougé, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en méditerranée sous l'Empire romain*, S.E.V.P.E.N., Paris, 1966.

J. Rougé, *La marine dans l'antiquité*, coll. SUP, PUF, Paris, 1975.

J. Rougé, «Aspects économiques du Lyon antique», *Les martyrs de Lyon (177)*, éd. CNRS, Paris, 1978, p 47-63

C. Sintès et M. Moutashar, *Musée de l'Arles antique*, Actes Sud, Arles, 1996.

A. Vincent, *Le Rhône, mémoire d'un fleuve*, éd. Le Dauphiné libéré, Veurey, 2002.

La libération de Vienne : 1^{er} septembre 1944

Nous commémorons cette année le 63^{ème} anniversaire de la libération de notre ville de l'occupation allemande et cela permet de rappeler quelques souvenirs.

La guerre déclarée à l'Allemagne nazie par la France et l'Angleterre, le 1^{er} septembre 1939, en riposte à l'invasion de la Pologne, s'était mal terminée pour la France.

Ecrasée par les divisions blindées et l'aviation de Hitler, nos armées avaient, en effet, perdu la bataille déclenchée le 10 mai 1940.

La III^{ème} République avait alors sabordé ses institutions en confiant les pouvoirs de l'Etat au vieux Maréchal Pétain, qui avait acquis une grande notoriété pendant la guerre précédente.

Pétain avait aussitôt sollicité un armistice, sans envisager la possibilité de continuer la lutte à partir de nos territoires d'outre mer, en s'appuyant sur notre marine de guerre, restée intacte.

Dans le même temps, un général français, Charles De Gaulle, qui avait, en vain, préconisé avant guerre la constitution de grandes unités de blindés et qui, à la tête de ses chars, avait prouvé dans la bataille leur efficacité, avait rejoint l'Angleterre et lancé, depuis Londres, dès le 18 juin, des appels à continuer le combat.

En France, cependant, l'armistice avait été signé le 22 juin, laissant aux mains de l'ennemi plus d'un million de prisonniers, dont environ 300 soldats viennois.

Sur le plan militaire, l'armée allemande, forte de son succès rapide en France, tenta de réduire l'Angleterre par la puissance de son aviation.

La résistance héroïque de la Royal Air Force mit fin à cette entreprise.

Aussi, n'escomptant plus une prompte victoire sur l'Angleterre, Hitler décida de diriger à l'Est ses efforts de conquête et ce fut l'attaque surprise contre l'U.R.S.S., le 22 juin 1941.



De gauche à droite : Commandant Gavignaud, résistant dit "Valmy", Fernand Rude, Sous Préfet, Lucien Hussel, Député-maire de Vienne, Jean Ollagnon, résistant, président du Comité de Libération de Vienne, un officier américain.

Or, dès juin 1940, un petit nombre de Français, répondant à l'appel du Général De Gaulle, avait constitué des mouvements de résistance, afin de poursuivre la lutte contre l'ennemi.

On citera, parmi les plus connus, Combat, Libération et Franc-Tireur.

C'est, d'ailleurs Auguste Vistel, dit

Alban, alors ingénieur à Pont-Evêque, qui fonda, dès novembre, le Mouvement "Reconquête" qui devait, par la suite fusionner avec le Mouvement "Combat", créé par le Capitaine, d'origine viennoise, Henri Frenay.

Ces diverses organisations clandestines prirent un nouvel essor dès l'entrée en guerre des Etats-Unis, le 7 décembre 1942.

Il faut aussi souligner qu'à l'initiative du Général De Gaulle, son représentant, Jean Moulin avait réussi à fédérer les divers mouvements de résistance, leur donnant ainsi une plus grande efficacité, notamment par la création des "maquis".

Il est évident que l'expansion de la Résistance ne pouvait laisser l'occupant indifférent ; aussi, la redoutable police nazie qu'était la Gestapo, aidée, hélas, la plupart du temps par des collaborateurs français, entreprit contre elle une lutte sans merci, ponctuée par des arrestations, des tortures, des déportations et, le plus souvent, des exécutions sommaires.

Notre ville ne fut pas épargnée en ce domaine et la rafle opérée le 25 mai 1944, dont nous commémorons chaque année, le souvenir en demeure le tragique témoignage.

La rafle

Dès le matin du 25 mai 1944, plusieurs véhicules, dont au moins deux "traction avant" et une camionnette, venant de Lyon, arrivaient à Vienne, ayant à leur bord plusieurs équipes de Miliciens en civil, sous la direction d'un dénommé Francis André, dont le faciès peu avenant lui avait valu le surnom de "Gueule tordue".

Cet agent français de la Gestapo lyonnaise était accompagné de quelques voyous de son espèce, vendus, comme lui, à l'ennemi et qui arrondissaient généralement leur salaire en pillant les demeures des malheureux qu'ils venaient arrêter.

Ces équipes, dûment renseignées par des délateurs locaux, n'allaient agir pas au hasard car leurs cibles étaient parfaitement localisées, tant sur les lieux de travail qu'à leurs domiciles.

C'est ainsi que, peu à peu, au fil de la journée, les principaux responsables de la Résistance furent arrêtés en ville et conduits à la caserne Rambaud, qui s'élevait à l'endroit même où nous nous trouvons en ce moment. Ils n'étaient d'ailleurs pas seuls, car avaient été capturés avec eux quelques Viennois qui n'étaient nullement impliqués dans la Résistance et dont le seul tort avait été de se trouver, par malchance, sur le chemin du sinistre "commando".

Le résultat fut qu'en fin d'après-midi, la camionnette grise, qui faisait probablement la navette entre Vienne et l'Ecole de Santé Militaire de Lyon avait conduit une trentaine de prisonniers dans ces lugubres locaux où le chef de la Gestapo, le tristement célèbre Klaus Barbie, procéda à leur interrogatoire, assorti des séances de torture habituelles.

En fait, de tous les captifs de l'Ecole de Santé, bientôt transférés au Fort Montluc, deux seulement devaient revoir, plus tard, leur ville.

Tous les autres étaient abattus à la mitrailleuse, sans jugement préalable, au cours des jours suivants.

On devait retrouver leur corps en divers lieux de la région : au bois de Cornavent, à Chuzelles et sur les communes de Roche et Chatillon-d'Azergues, notamment, où des stèles édifiées sur place rappellent leurs noms et leur sacrifice.

La libération

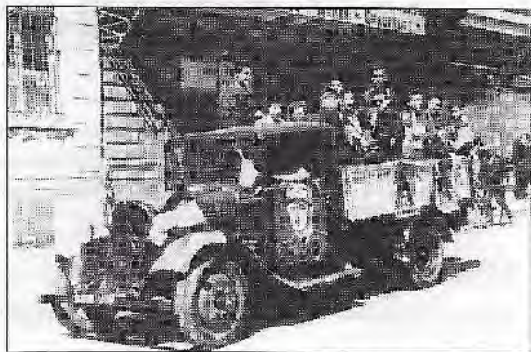
C'est le 6 juin 1944 que se produisit le débarquement tant attendu des forces alliées en Normandie.

Dès ce jour, les actions de la Résistance s'intensifièrent afin de faciliter leur avance et, dans la région viennoise, les maquis devinrent opérationnels, malgré un manque évident d'armes lourdes et de munitions.

Depuis quelque temps, un petit maquis était implanté à Saint-Alban-de-Varèze, ayant pour mission d'acheminer des jeunes volontaires vers le maquis du Vercors.

Peu après, se constituèrent deux autres maquis commandés respectivement par les Commandants Baroo et Gavignaud aux Côtes-d'Arey et Borel au hameau de La Balme, à Reventin-Vaugris.

Leur mission consistait principalement à harceler les convois ennemis afin d'accélérer leur retraite sur la rive gauche du Rhône. De fait, la retraite allemande se transforma vite en débâcle et les Viennois purent assister, plusieurs jours durant, au passage de convois, souvent hétéroclites, au nombre desquels



Une camionnette de maquisards place de Miremont.

figurait la pittoresque mais dangereuse cohorte de soldats Mongols, inspirant la terreur...

D'autres éléments de la Wermacht n'étaient pas moins redoutables, tels les commandos d'artificiers, chargés de retarder l'avance alliée et de protéger ainsi la retraite allemande.

C'est l'une de ces équipes qui, à 8 h 15, au matin du 1^{er} septembre, devait détruire nos ponts sur le Rhône et la Gère, sans que les maquisards, qu'une menace d'encerclement avait contraints à se replier n'aient pu intervenir, faute d'avoir été prévenus à temps.

Les dégâts considérables causés par les explosions n'étaient pas encore dénombrés et Vienne était encore une ville morte qu'une patrouille de reconnaissance venant de la région de Bourgoin et commandée par notre compatriote René François, arrivait place Saint-Louis et se rendait ensuite place de l'Hôtel de Ville où elle faisait entonner La Marseillaise.

Peu après, une jeep américaine, précédant un détachement de la division "Texas", pénétrait dans Vienne.

Enfin, dans l'après-midi, les F.F.I. rentraient dans la ville, encore déserte et méfiante et occupaient ses deux casernes : le groupe Borcl le quartier Rambaud et le groupe Barroo-Gavignaud le quartier Saint-Germain.

Appuyés par les résistants sédentaires qui patrouillaient en ville, ils assurèrent bientôt toutes les missions de sécurité.

Sur le plan administratif, les choses avaient été rondement menées : à 15 heures, les principaux membres du Comité Local de Libération, ayant à leur tête leur président Jean Olagnon, se présentaient à l'Hôtel-de-Ville où était hissé le drapeau tricolore.

Le Président de la Délégation Spéciale, le Commandant Matteï, leur remettait alors ses pouvoirs, qui devaient être transmis, dès le lendemain, à la dernière municipalité de la république, dont le maire était Lucien Hussel.

C'est ainsi que dès 18 heures, la ville était passée complètement aux mains de la Résistance, dont les responsables occupaient désormais les points stratégiques.

Tout s'était déroulé dans l'ordre et dans le calme et les détachements de F.F.I. au garde-à-vous devant l'Hôtel-de-Ville pour y saluer le drapeau, pouvaient laisser éclater leur joie.

Après tant d'années de deuils, d'épreuves, de souffrances et de sacrifices, **VIENNE** était **LIBRE** !...



1^{re} voiture entrée à Vienne pour la libération avant les américains. Assis le médecin-lieutenant François.

André Hullo

La malheureuse inauguration de la statue de la Vierge de Pipet

1- LA TOUR

Après la proclamation du dogme de l'Immaculée Conception¹ en 1854 le culte de la Vierge prit un rapide essor et partout en son honneur on construisit des monuments.

A Vienne, Victor Faugier, député-maire donna le terrain de Pipet, qui était une de ses propriétés et l'on décida de construire, grâce aux dons des fidèles, une tour crénelée haute de 28 mètres portant une statue de la Vierge tenant en ses bras l'Enfant Jésus, écrasant de ses pieds la tête d'un serpent. Cette statue en lave de Volvic haute elle-même de 6 mètres fut inaugurée le dimanche 9 décembre 1860.

On avait prévu d'inaugurer et de bénir la statue depuis le Champs de Mars, plutôt que de monter à Pipet, et à cet effet on avait fait construire une estrade haute de trois mètres, sur laquelle devaient prendre place les personnalités invitées : l'archevêque de Turin, les évêques de Grenoble, de Valence de Viviers, le sous-préfet, le maire. Ceux-ci à la suite de la procession venant de la cathédrale, montèrent sur cette estrade ; au total il devait y avoir vingt quatre personnes.

Alors que la bénédiction de la statue était achevée et que les évêques s'apprêtaient à bénir la foule, un craquement épouvantable se fit entendre, l'estrade s'effondrait entraînant l'illustre assemblée : on retira bon nombre de blessés. On releva les différentes personnalités, les uns avec des jambes ou des bras cassés, les autres avec des entorses, des luxations, c'est la confusion et la consternation.

Cet article s'appuie sur un document d'archives (lettres de l'architecte Quémin à Constant Dufeu) conservé aux Amis de Vienne.

1 - La bulle du pape Pie IX fut traduite dans toutes les langues et dans tous les idiomes connus ; ainsi à Vienne elle a été traduite par Rigat en patois, et l'on pouvait consulter ce document à la bibliothèque municipale de Vienne.

le responsable municipal qui était absent lors de la construction, fit une rapide inspection et comprit le danger : il tenta d'avertir l'agent de police et le commissaire de police, lui signala que l'estrade ne pouvait supporter que cinq à six personnes, et envoya en toute hâte chercher le menuisier qui l'avait construite, mais il était trop tard, malgré cela les personnes prirent place et l'inévitable se produisit.

Il semble que les responsabilités aient été partagées et qu'aussi bien le responsable municipal que le commissaire de police aient l'un et l'autre agi avec beaucoup de légèreté. Une commission d'enquête fut alors constituée...

2 - LA CHAPELLE :

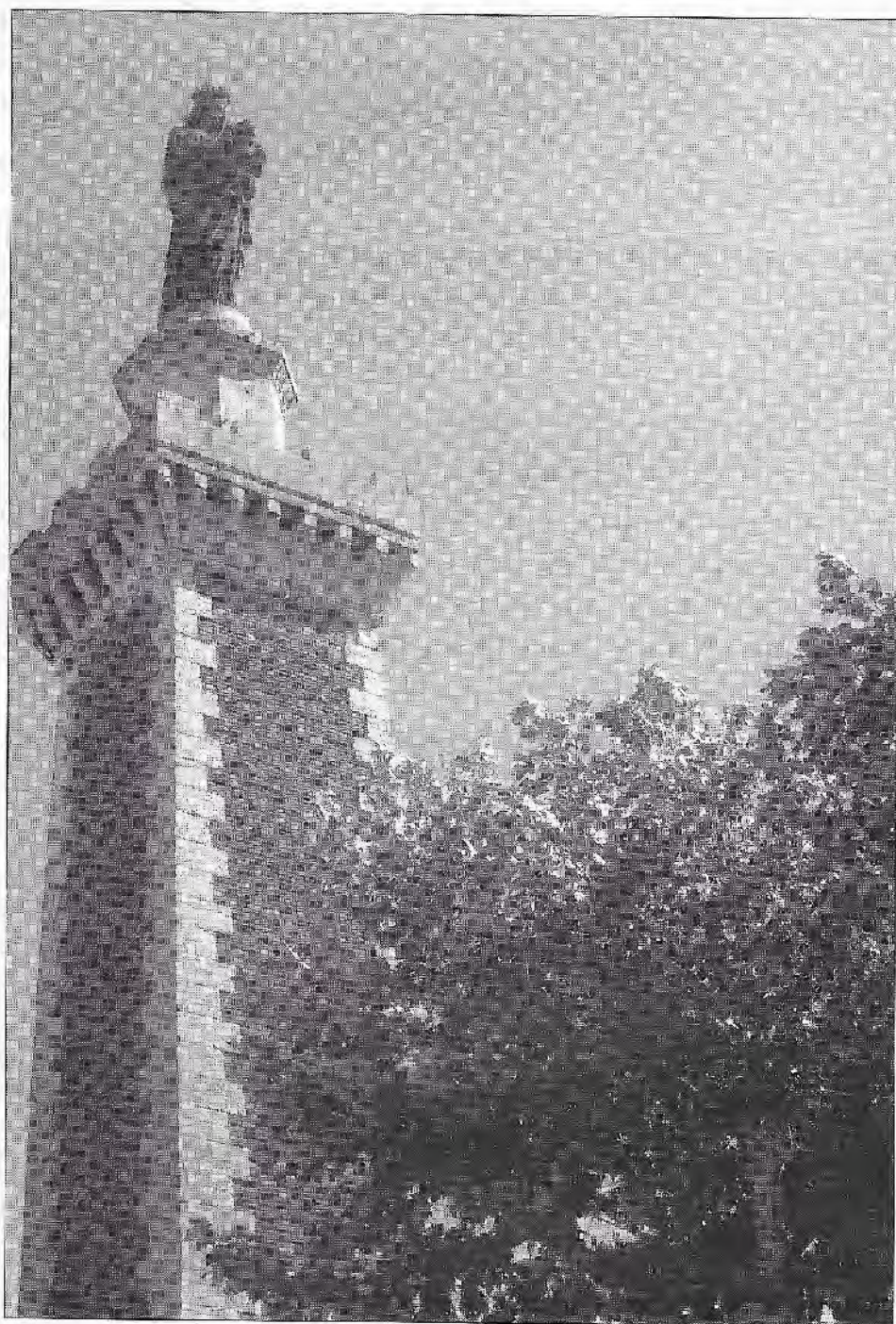
Un monument à Marie c'était beaucoup mais pas assez, il fallait un sanctuaire, or celui qui était à côté n'était qu'une modeste chapelle en bois contenant un groupe de l'Apparition de la Salette dédié à Notre-Dame de la Salette ; jusqu'en 1869 le service était assuré par le clergé paroissial surtout par le curé Grivel, responsable de Saint-André-le-Haut sur le territoire duquel était située la colline de Pipet.

Mais, comme ce lieu était trop étroit pour accueillir pèlerins ou fidèles, il demanda aux missionnaires de la Salette d'en prendre la direction, conçut le projet de construire un sanctuaire plus vaste et en matériaux solides. Le projet fut soumis aux curés des paroisses de Vienne et l'autorisation donnée par l'évêque de Grenoble, Mgr. Ginoulhiac.

Le 1^{er} mai 1869 le père Buisson prenait possession des lieux et le 1^{er} mai de l'année suivante la première pierre de la chapelle fut bénie par le curé Grisel.

Avec la guerre de 1870 les travaux furent un temps interrompus mais la chapelle fut achevée en 1873 et les 21, 22, 23 octobre 1873 eurent lieu les fêtes de la consécration et de la bénédiction des cloches par Mgr Paulinier assisté de Mgr de Charbonnel, entourés de plus de quarante prêtres. La journée du 23 fut consacrée à la grande procession qui réunit plus de quatre mille fidèles : au son de toutes les cloches des paroisses, les fidèles des quatre paroisses convergent vers la primatiale Saint-Maurice, et le cortège se forme : congréganistes, enfants des écoles, pensionnats, suivis par de longues files de femmes, l'orphelinat Saint Joseph, les élèves des Frères, les communautés religieuses prennent place. Le clergé était très nombreux puisqu'on a compté 85 prêtres en habits de chœur, 17 en chapes ou en dalmatique, une vingtaine de chanoines et en plus les deux évêques, les grands vicaires et les quatre curés de la ville. Puis les hommes militants catholiques et enfin la musique des Frères fermait la marche. La procession passe devant la caserne, la place de Miremont, la place de l'Hôtel de ville puis la rue du collège et monte à Pipet en chantant des cantiques ou récitant des prières.

La colline de Pipet devint alors un lieu de pèlerinage et de dévotion, les pèlerins affluèrent en particulier le 19 septembre jour anniversaire de l'apparition de Notre-Dame de la Salette ; quelques années avant la Seconde Guerre mondiale, on comptait ainsi un 19 septembre quelques 5000 personnes venues en pèlerinage.



Statue de la Vierge érigée en décembre 1860 (*cf. ADV*).

Les prochains rendez-vous

Les conférences 2007-2008

Reprise des conférences organisées par les Amis de Vienne, la DRAC et la ville de Vienne, elles ont lieu à l'amphithéâtre de l'institution Saint-Charles (possibilité de se garer dans le parking de l'institution).

- Le mercredi **17 octobre** à 18 h le professeur Jean-François REYNAUD spécialiste du monde médiéval, grand connaisseur de la ville de Vienne, viendra faire le bilan des recherches.
- Le mercredi **21 novembre** à 18 h Madame Monique ZANNETTACCI spécialiste de l'archéologie médiévale et en particulier à Vienne où elle travaille depuis de nombreuses années parlera de l'histoire et de la construction de l'abbaye de Saint-André le Haut.
- Le mercredi **19 décembre** à 18 h, Mesdames Isabelle PARRON et Anne BAUD, professeur à la faculté de Lyon II, présenteront le bilan de leurs fouilles, entreprises depuis trois ans dans le sous sol de l'abbaye de Saint-André le Haut.

Cours de lecture

Reprise dès le mardi 2 octobre au local des Amis de Vienne, 5, rue de la Table Ronde des cours de lecture et de diction. Ces cours ont lieu de 15 h à 18 h ou de 18 h à 20 h. Il est toujours difficile de dire un texte à haute voix, d'articuler correctement, de mettre le ton, aussi Bernard MOLLIEN initie ceux qui le désirent à cet exercice délicat à partir de texte de la littérature française ou étrangère. Pour tous renseignements contacter le 04 37 02 09 67.

Voyage à Marseille 1^{ère} semaine d'avril (date à confirmer)

Jour 1 Vienne-Marseille

Départ de Vienne vers 8 heures à la gare S.N.C.F.

Arrivée à **Marseille**, installation à l'hôtel

Déjeuner

Après-midi, visite accompagnée par un guide. **Visite de Notre Dame de la Garde**, ce qui permet d'avoir une vue panoramique sur Marseille, puis redescendre en ville pour **visiter la Basilique Saint-Victor**, passage au **four à Navettes** (spécialité marseillaise).

Vue sur le **Vieux Port**.

Retour à l'hôtel, **dîner, logement**.

Jour 2 Marseille

Petit déjeuner

Le matin, rencontre avec une **guide pour la journée. Visite du quartier du Panier**, la façade de l'Hôtel de Ville ainsi que la plus vieille maison de Marseille, visite de l'Hospice de la Vieille Charité (extérieur), la Cathédrale Major et l'ancienne Cathédrale. Si l'horaire le permet visite des Docks Romains et la façade de la maison Diamantée.

Déjeuner à Marseille ou à Cassis

L'après-midi, Cassis : promenade en bateau pour admirer les Calanques.

Retour à Marseille.

Jour 3 Marseille-retour

Petit déjeuner

Le matin, rencontre avec la **guide locale diplômée pour la 1/2 journée.**

Visite du **Musée Cantini** qui possède une très belle collection de tableaux d'artistes du XX^{ème} siècle.

Déjeuner

Après-midi, avant de prendre la route : **visite libre du musée de la Faïence** qui se trouve dans un beau parc. Ce musée renferme une collection importante de faïence de Marseille et de la Provence. Pour y aller on emprunte la corniche, agréable promenade. En fin de d'après-midi, **retour à Vienne.**

Les prix sont à l'étude et seront communiqués dans le bulletin n°4/2007.

Les Pays Baltes

Fin août ou début septembre 2008 - 8 jours / 7 nuits

1^{er} jour : Lyon-Vilnius (Lituanie)

Transfert en autocar jusqu'à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry. Envol à destination de Vilnius sur vol Lufthansa (via Munich ou Francfort). Accueil à l'aéroport. Transfert à l'hôtel. Installation. Dîner et nuit à l'hôtel à Vilnius.

2^{ème} jour : Vilnius

Petit déjeuner à l'hôtel. **Visite panoramique de la capitale baroque de l'Europe du Nord** et classée au patrimoine mondial de l'Unesco. Au 14^{ème} siècle, Vilnius a été maintes fois assiégée par les Chevaliers Teutoniques, mais sa citadelle du Mont du Château restait inexpugnable. L'essor de la ville commence au 15^{ème} siècle, on y engage des travaux d'urbanisme, les métiers se développent, les manufactures apparaissent. Au 16^{ème} siècle, Vilnius est l'une des plus grandes villes du monde avec ses 25000 habitants. C'est au Mont du Château que commence la visite du vieux Vilnius. La tour de Gedymis offre un beau panorama sur le Vilnius médiéval. Au pied du mont du Château s'étend aujourd'hui la place Gedymis. Visite des églises Saint-Jean et Sainte-Anne (bijou de l'art gothique), promenade à pied dans les rues Didzioli et Piles, véritables musées à ciel ouvert. Déjeuner en ville. L'après-midi, départ pour Trakai (28 km), l'ancienne capitale des Grands Ducs de Lituanie. **Visite du gigantesque château gothique**, situé sur une île au milieu du lac de galvé. Retour à Vilnius. Dîner et nuit à l'hôtel.

3^{ème} jour : Rundale-Riga (290 km - 3 h 30)

Petit déjeuner à l'hôtel. Départ pour **Rundale**. Traversée de la frontière entre la Lituanie et la Lettonie, puis arrivée à Rundale, splendide palais où séjourna le futur Louis XVIII, en exil. C'est l'un des monuments les plus exceptionnels de l'art du Baroque et du Roccoco. Visite du château. Déjeuner en cours de route. Continuation vers **Riga**, que l'on atteint après une heure 30 de route environ. Fin d'après-midi libre. Installation et dîner à l'hôtel.

4^{ème} jour : Riga (Lettonie)

Petit déjeuner à l'hôtel. **Tour de ville panoramique de Riga, capitale de Lettonie**, et surnommée le "Paris du Nord" en raison de sa population très cosmopolite. La "perle de la Baltique" enchante : ses rues piétonnes, son quartier d'Art Nouveau, sa cathédrale,... Déjeuner en ville. La promenade à pied qui permettra de découvrir la place du Dôme, le château de Riga et ses quatre tours défensives, l'église Saint-Pierre et l'église Saint-Georges restée inchangée depuis 1202, date de sa construction. Dîner et nuit à l'hôtel.

5^{ème} jour : Riga-Sigulda-Riga (aller/retour : 110 km - 2 h 00)

Petit déjeuner à l'hôtel. Départ pour **Sigulda**, une des villes les plus pittoresques de Lettonie, sur les bords de la Gauja. Visite du parc national de Gauja qui s'étire sur 100 km le long de la rivière : un cadre boisé avec de hautes falaises, surprenantes dans ce pays plat, des grottes et des châteaux médiévaux : visite du château de Sigulda, et la tombe de Turdaida Rozc. Plusieurs grottes dans le parc valent le détour parmi lesquelles la grotte de Gutmann avec sa source d'eau curative. Déjeuner en cours de visite. Retour à Riga. Dîner et nuit à l'hôtel.

6^{ème} jour : Parnu-Tallin (315 km - 4 h 00))

Route vers Tallin en passant par **Parnu**, ville thermale aux maisons baroques. Déjeuner en cours de route. Arrivée à **Tallin**, la plus au nord des capitales baltes, et visite panoramique de la ville haute et ses remparts, dominée par son château ainsi que la ville basse et son côté médiéval. Visite de l'imposante Cathédrale Alexandre Nevski. Installation à l'hôtel, dîner et nuit.

7^{ème} jour : Tallin (Estonie)

Petit déjeuner à l'hôtel. Visite du **musée en plein air Rocca al Mare**, musée ethnographique à ciel ouvert situé à 6 km de Tallin, qui présente une collection de bâtisses et d'habitats traditionnels : maisons, fermes, écoles,... Déjeuner. L'après-midi, visite du **palais de Kadriorg** : édifié entre 1718 et 1725 par Nicola Micchetti à la demande de Pierre le Grand, ce palais entouré d'un vaste parc et de très beaux jardins abrite le musée d'art étranger, où sont notamment exposées d'intéressantes collections de toiles flamandes, italiennes et allemandes. Dîner et nuit à l'hôtel.

8^{ème} jour : Tallin-Lyon

Petit-déjeuner, transfert à l'aéroport en fonction des horaires de vol à destination de la France via Francfort ou Munich. Transfert retour en autocar dans votre région.

Les prix sont à l'étude et seront communiqués dans le bulletin n° 4/2007.

Renseignements auprès d'Annick Seguin au 04 74 85 27 89.

ATTENTION !

**TOUTES LES COTISATIONS-ABONNEMENTS
COMMENCENT AU 1^{er} JANVIER**

Le règlement de la cotisation et de l'abonnement doit être effectué pendant le premier trimestre (sans omettre les sommes dues à titre antérieur).

*Faites un effort pour que ce bulletin continue à paraître.
Dès aujourd'hui, envoyez votre cotisation.*

MERCI

POUR LES NOUVEAUX ABONNÉS FICHE DE COTISATION AVEC ABONNEMENT AU BULLETIN DES "AMIS DE VIENNE"

NOM : **Prénoms :**

Adresse (pour l'envoi du bulletin par la Poste) :

Code postal **Ville**

TARIF ABONNEMENT pour 2007 :

Abonnement normal	26 €	<input type="checkbox"/>
Étudiants - Retraités	23 €	<input type="checkbox"/>
Abonnement de soutien	35 €	<input type="checkbox"/>
Tarif adhésion	5 €	<input type="checkbox"/>
(pour les nouveaux membres)		

A retourner, accompagnée du règlement par chèque bancaire ou postal
(C.C.P. Lyon 185-71 J), à l'adresse du siège social : **"Amis de Vienne"**
3-5, Rue de la Table-Ronde - 38200 Vienne.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DES "AMIS DE VIENNE"

Président et Vice-Président d'Honneur :

Charles JAILLET † - Charles FRÉCON †

Comité de Patronage :

Benoît HELLY - Ingénieur d'études

Jacques LASFARGUES - Conservateur des musées de St-Romain-en-Gal/Vienne
et de Lyon

Roger LAUXEROIS - Conservateur des musées de Vienne

Anne LE BOY' - HELLY - Conservatrice Régionale de l'Archéologie

Hugues SAVAY-GUERRAZ - Conservateur du patrimoine au Pôle archéologique
du Rhône

BUREAU

Président : André HULLO

Vice-Présidents :

Paul BLANCHON

Jean-François GRENOUILLER

Marcel PAILLARET

François RENAUD

Secrétaire général : Pierre GIRAUDO

Trésorier : Jacqueline BLANCHARD

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Jean ARMANET

Claude DARPHIN

Jean-Claude FINAND

Jean-François GUILLET

Hélène GUILLOT

Aimé IMBERT

Jean MELMOUX

Robert MOUSSIER

Chrystel ORCEL

Gilbert ROCHE †

Annick SEGUIN

Jean SONDAZ

Danièle THEVENET

Jacquelyne TROUILLER

COMITÉ DE LECTURE

Jean ARMANET, Paul BLANCHON, Pierre GIRAUDO, André HULLO,
Roger LAUXEROIS, Jean MELMOUX, François RENAUD.

*Le Comité de Lecture laisse aux auteurs des articles l'entière responsabilité des opinions
émises.*

Directeur de la publication : A. HULLO - C.P.A.P. N° 0103 G 80240 - I.S.S.N. 1148-8514
Association des Amis de Vienne : SIRET 414 716 969 00012
Imp. Dauphinoise, Pont Evêque - Octobre 2007



*Publié avec le concours
du Conseil Général de l'Isère
des villes de Vienne, Villette-de-Vienne
et Sainte-Colombe*

