

BULLETIN
DE LA
SOCIÉTÉ
DES
AMIS DE VIENNE

Société fondée en 1904

N° 72

Fascicule 4 bis - Quatrième trimestre 1977



LYON
IMPRIMERIE BOSC FRÈRES
42, quai Gailleton
1977

SOMMAIRE

- *Quelques aspects du développement de Vienne au XVIII^e siècle*, par René FAVIER
- *Précieuses épaves*, par Marcel GOURDANT
- *Bibliographie*

BULLETIN DE LA SOCIÉTÉ DES AMIS DE VIENNE

REVUE TRIMESTRIELLE

publiée par la SOCIÉTÉ DES AMIS DE VIENNE

pour "répandre la connaissance de l'histoire de la Ville et des antiquités viennoises" (article premier des statuts).

Pour 1978

Le numéro	15,00
Abonnement annuel normal	50,00
Abonnement de soutien	100,00
Retraités et étudiants	30,00

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.

Correspondance : Secrétaire des Amis de Vienne, Bureau du Tourisme, Syndicat d'Initiative, Cours Brillier, 38200 Vienne.
C.C.P. Amis de Vienne - LYON 185-71 J.

Aux abonnés du Bulletin

L'abonnement au bulletin est annuel. Il couvre les quatre numéros de l'année en cours et **s'achève avec celui du quatrième trimestre.**

Pour faciliter la tâche des responsables, tous bénévoles, et éviter les frais de rappel ou de recouvrement, veuillez régler le plus rapidement possible votre abonnement pour 1978.

FICHE D'ABONNEMENT AU BULLETIN DES « AMIS DE VIENNE » POUR L'ANNEE 1978

NOM : Prénoms :

Adresse exacte (pour l'envoi du bulletin par poste) :

.....

.....

TARIF ABONNEMENT :

<i>Abonnement de soutien</i>	100 F
<i>Abonnement normal</i>	50 F
<i>Etudiants - Retraités</i>	30 F

A retourner accompagné du règlement par :

chèque bancaire ou par C.C.P. LYON 185-71 J

à l'adresse suivante : Syndicat d'Initiative - Cours Brillier - 38200 VIENNE

Programme de nos manifestations au verso

CALENDRIER DES ACTIVITÉS

- *Vendredi 11 novembre* : visite de la basilique de Saint-Ferréol à Saint-Romain-en-Gal.
- *Jeudi 15 décembre* à 20 h 30, à l'Hôtel de la Poste : conférence-projection par M. Melmoux (agrégé de l'Université) et ses étudiants sur la Grèce : l'art crétois.
- *Jeudi 19 janvier 1978* à 20 h 30, à l'Hôtel de la Poste : film sur les restaurations des vieux quartiers à travers la France et l'Europe.
- *Jeudi 2 mars* à 20 h 30, Hôtel de la Poste : conférence-projection par M. Melmoux et ses étudiants sur la Grèce : l'art mycénien et l'art archaïque.
- *Samedi 18 mars 1978*, après-midi : visite commentée de Crémieu.
- *Jeudi 27 avril 1978* : Assemblée générale avec conférence-projection de M. Chautant, directeur général honoraire des P.T.T., diplômé de l'École du Louvre, sur l'œuvre du sculpteur Joseph Bernard.
- *Dimanche 4 juin 1978* : grande sortie d'été à l'étude :
 - soit : la Chaise-Dieu ;
 - soit : le département de l'Ain ;
 - soit : la région de Grenoble.
- *Autres activités prévues* :
 - Visite de Sainte-Colombe ;
 - Sortie à la Côte-Saint-André : musée Berlioz, vieilles maisons, église, etc. ;
 - Les trésors de la Bibliothèque municipale de Vienne ;
 - Conférence sur la sorcellerie au Moyen Age à Vienne et dans le Dauphiné, par Mlle Paravy, assistante à l'Université de Grenoble II ;
 - Visite du château de la Bâtie ;
 - Projection d'après de vieux clichés, sur Vienne de la fin du XIX^e siècle jusqu'aux années 1914.

BULLETIN

DE LA

SOCIÉTÉ

DES

AMIS DE VIENNE

Société fondée en 1904

N° 72

Fascicule 4 bis - Quatrième trimestre 1977



LYON
IMPRIMERIE BOSC FRÈRES
42, quai Gailleton
1977

Quelques aspects du développement de Vienne au XVIII^e siècle

S'il est un siècle qui a compté dans le développement de Vienne, depuis la fin de l'Antiquité, c'est bien le XVIII^e siècle. A la fin du règne de Louis XIV, la vieille métropole romaine se trouvait pourtant dans une bien mauvaise situation. Depuis la fin des guerres de religion et le gouvernement de Lesdiguières, Grenoble s'était affirmée comme la seule capitale du Dauphiné. La création d'une Cour des Aides en 1638 avait pu susciter quelque temps de grandes espérances et entretenir les illusions. Mais la nouvelle juridiction ne parvint jamais à s'affirmer face au Parlement et à l'Intendant, durant les vingt années de son existence. De même, la chute du pont sur le Rhône en 1651 contribua à l'effacement de la ville comme lieu de passage. Les dernières années du règne de Louis XIV furent particulièrement difficiles. Outre les graves crises de mortalité des années 1694, 1699 et 1709-1710, la ville fut soumise d'une manière quasi permanente au passage et au logement des gens de guerre. « On y a vu jusques à 4 ou 500 hommes dans un soir et les habitants chargés de 15 à 16 soldats chacun. Il y a des années où il ne se passe pas un jour sans logement. » « Le passage des troupes fatigue tellement les habitants qu'une grande partie ont déjà abandonné les maisons qu'ils occupent en sorte que les faubourgs sont presque inhabités, que même dans l'enceinte des murailles, il y a beaucoup de maisons qui restent sans pouvoir être louées. » Quant aux « artifices et manufactures qui avoient esté establis dans ladite ville par la commodité de la rivière de Gère..., une partie a cessé et ce qui reste a considérablement diminué, parce que les principaux ouvriers se sont retirés pour éviter le logement des gens de guerre » (1). Les plus touchés parmi ces artisans étaient les fabricants de lames d'épées, victimes, en plus du logement, d'un véritable pillage de la part des soldats, et dont beaucoup avaient fui

(1) Les témoignages sont nombreux dans les archives municipales de Vienne, en particulier, CC 28.

dans la région stéphanoise. Aussi, à la mort du Grand Roi, la population de la ville ne dépassait-elle pas 7 500 habitants. Très vite cependant, le renouveau devait s'effectuer.

Les conditions des transformations de la ville au XVIII^e siècle.

Deux facteurs ont contribué au renouveau et aux transformations de la ville au XVIII^e siècle. Le premier (et sans doute le plus important), le développement de l'industrie textile, est aujourd'hui bien connu (2). C'est lui qui a assuré l'essor de la population de Vienne au cours du siècle.

Le développement des relations commerciales dans la vallée du Rhône joue également un rôle de premier plan. Nous pouvons appréhender l'importance de cet essor grâce aux comptes du péage du prince de Monaco, ainsi qu'à ceux des Nouveaux Octrois de la ville (3). Alors qu'en 1739, il passait 1 628 voitures à Vienne, il en passait 7 378 en 1759. Entre 1727 et 1788, les recettes du péage du prince de Monaco ont augmenté de 614,9 %. L'évolution du montant des baux d'adjudication de la ferme des Nouveaux Octrois fait apparaître qu'après une première période d'essor entre 1730 et 1740, le trafic enregistra une forte augmentation après 1760 grâce au détournement vers la vallée du Rhône, pendant la guerre de sept ans, « des voitures des marchandises destinées pour les provinces septentrionales et occidentales du Royaume que les négociants sont obligés de faire aborder à Marseille et conduire ensuite à Lyon ».

Cet essor posa très rapidement le problème de la circulation dans la ville. Serrée dans ses vieux remparts, coincée entre le Rhône et les collines qui le dominent, Vienne était en effet très difficile à traverser. Les voituriers n'avaient d'autres possibilités que de suivre un dédale de rues étroites, sinucuses et parfois fort « pentues ». C'est surtout au nord de la Gère que l'étroitesse des rues (souvent larges de moins de 3 mètres) ralentissait la circulation. De la porte de Mauconseil au pont sur la Gère, « la rue est si serrée que l'essieu des charrettes touche les maisons de part et d'autre » soulignaient les consuls en 1748. Au sud de la rivière, les rues s'élargissaient quelque peu, parfois jusqu'à 15 pieds. Mais la plupart d'entre elles n'avaient qu'entre 8 et 12 pieds. Aussi, le

(2) P. LÉON, *La Naissance de la grande industrie en Dauphiné (fin du XVII^e siècle-1869)*, Paris, 1954 ; C. CHATAIN, *L'industrie drapière viennoise, son passé, son avenir*, Vienne, 1925.

(3) F. BRAUDEL et E. LABROUSSE, *Histoire économique et sociale de la France*, t. II, 1970, p. 509 ; R. FAVIER, « Finances municipales et développement urbain à Vienne au XVIII^e siècle », *Bulletin du Centre d'histoire économique et sociale de la région lyonnaise*, 1975.

dépassement des voitures à l'arrêt était-il le plus souvent impossible. De même, les croisements ne pouvaient se faire qu'en quelques endroits privilégiés. Les portes mêmes de la ville n'étaient pas toujours assez larges pour laisser passer les plus grosses charrettes. Celle d'Avignon n'avait que 9 pieds de largeur et sa hauteur était « insuffisante pour le passage des voitures dont le chargement (était) un peu élevé ». Cette étroitesse ralentissait considérablement la circulation, obligeant parfois les voitures à décharger partiellement avant d'entrer dans la ville. A ces difficultés venait en outre s'ajouter l'encombrement continu des rues : marchandises, immondices, matériaux divers gênaient constamment la circulation et mettaient « les passants en danger de s'estropier ». Les jours de marché, les rues par lesquelles étaient acheminées les denrées, se trouvaient littéralement engorgées, « tellement obstruées par les voitures et les chevaux que les habitants (étaient) arrêtés à chaque pas ou exposés à se faire écraser ».

L'hiver, les difficultés s'aggravaient encore. Le « travers » de la ville, pénible « pour les voitures par les montées et descentes qui s'y trouv(aient) », devenait parfois dangereux. La rue des Serruriers était alors presque constamment recouverte « de glaces épaisses causées par les eaux des fontaines de la Charité et de l'Hôtel de Ville qui ne peuvent s'écouler que par cette rue, ensorte qu'il faut continuellement rompre les glaces pour faciliter le passage des voitures qui, avec ces précautions, est encore très difficile, très dangereux et ruineux par la longueur du temps et le risque que courent les chevaux dont lesdites voitures sont attelées ». Dans ces conditions, et sous les lourdes voitures, les pavés se détérioraient très vite. Malgré d'incessantes réparations, les rues étaient remplies d'ornières et de trous, et les passants ne pouvaient « marcher qu'avec peine et danger de tomber, et les chars et charrettes en sont très souvent renversés et brisés, et les bestiaux estropiés ce qui est très préjudiciable au public et au commerce ». Dès la tombée de la nuit, les dangers se multipliaient. Les voitures « s'entrechoquent faute de s'apercevoir pendant l'hyver où toutes (celles) qui couchent à Vienne y arrivent et partent de nuit... Il ne se passe que peu d'années que quelqu'un ne soit écrasé ou considérablement foulé par quelques voitures ».

A ces difficultés de la circulation urbaine s'ajoutaient les insuffisances de l'équipement portuaire. Sur presque toute sa longueur, le Rhône était directement dominé par les maisons et les murs de la ville. Les bateaux ne pouvaient s'amarrer à aucun quai. Les ports dont ils pouvaient disposer étaient peu nombreux, fort petits et souvent en très mauvais état. Dans sa partie sud,

la ville ne possédait qu'un seul port important, celui de Saint-Ferréol. Mais, fort endommagé en 1711 par une crue du Rhône, il devait rester sans réparation jusqu'en 1739. Au nord existaient « deux ports principaux pour l'abord des bateaux qui descendent : le premier est celui de l'Ecu, et le second celui des Jacobins ». Mais ceux-ci n'étaient « praticables qu'aux petits bateaux appelés vulgairement barquets qui traversent de Vienne à Sainte-Colombe, et aux barquettes qui montent de Vienne à Lyon et en descendent. Les autres grands bateaux, les coches et les diligences par eau sont obligés d'aborder à un quart de lieu au nord de la ville à un endroit appelé La Mulle » (4).

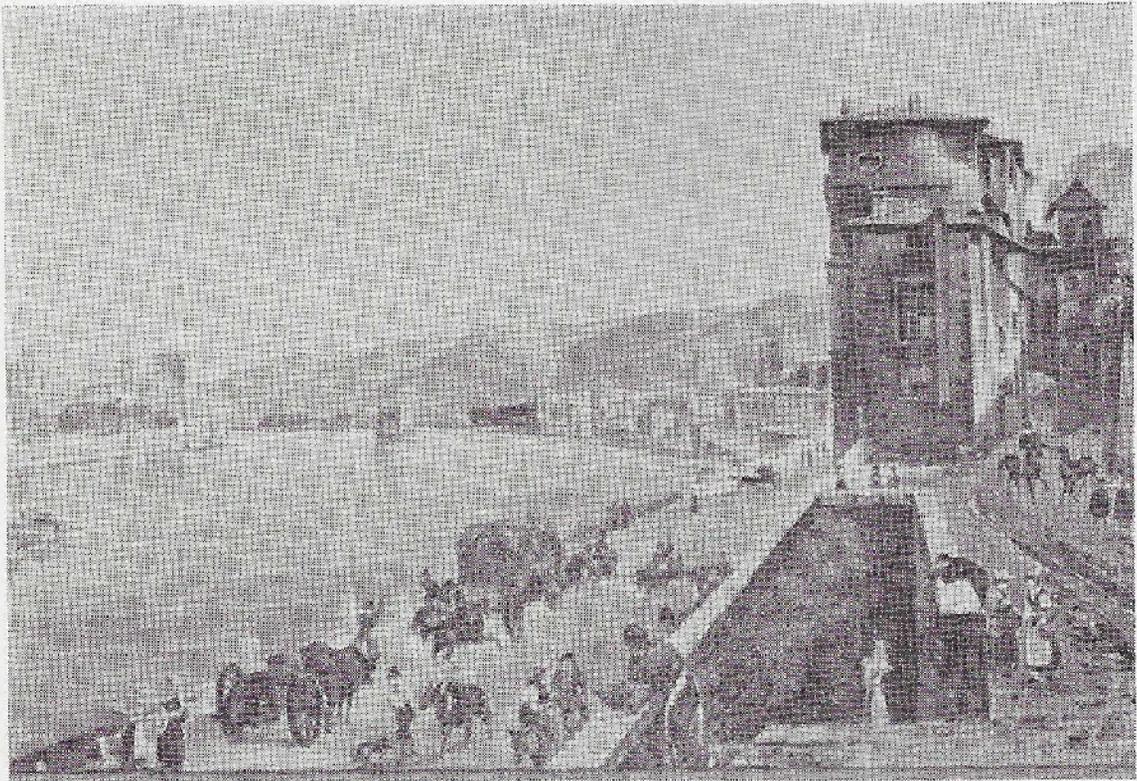
Les transformations urbaines au XVIII^e siècle.

Tout au long du XVIII^e siècle, la politique des consuls est dominée par la volonté de faciliter la circulation des voitures dans leur ville. Le désir d'améliorer l'alignement des rues devint de plus en plus sensible à partir de 1730. Celui-ci fut cependant freiné par le conflit qui opposa jusqu'en 1756 la ville au Bureau des Finances du Dauphiné en matière de police des alignements. En outre, les consuls se heurtaient à une forte résistance des habitants. « Chaque année, se plaignaient-ils en 1748, il se fait de nouvelles constructions sans que les particuliers daignent prendre et demander aucun alignement ; la crainte de perdre le moindre espace de leur possession les a fait jusques ici plutôt anticiper sur la voye publique que reculer. » En fait, une seule opération facilita réellement la circulation au sud de la Gère, l'achat et la démolition en 1757 d'une maison sur le flanc sud de la place Notre-Dame-de-la-Vie, ce qui permit, grâce à l'ouverture réalisée, d'éviter la dangereuse montée de la rue des Serruriers (5).

Un certain nombre de travaux furent également entrepris pour améliorer l'équipement portuaire. Les ports furent l'objet de multiples réparations à partir de 1730 : port Plantier en 1734, port Saint-Ferréol en 1739, port de l'Ecorchebœuf en 1740, port Saint-Ferréol à nouveau en 1742. Comme pour l'alignement des rues, il s'agit de faire face à un trafic qui commence à se développer. Dans la deuxième moitié du siècle, sous la pression croissante de celui-ci, une nouvelle étape fut franchie dans le domaine de l'aménagement urbain. Après le temps du replâtrage, vint le temps de la refonte complète de l'armature urbaine.

(4) Sur les difficultés de la circulation dans la ville, les témoignages sont nombreux dans les archives consulaires, en particulier, dans la série BB (délibérations consulaires) : BB 198, 202, 211, 224 ; de même, DD 3.

(5) Archives mun. de Vienne, DD 3, BB 206.



Le nouveau quai Pajot

Cliché A.H.

La construction des nouveaux quais.

En 1755, à la suite d'inondations répétées de la Gère, les consuls obtinrent l'autorisation de construire un quai le long de cette rivière. C'était pour la ville une réalisation importante. Le chemin qui longeait la Gère la reliait à tout son arrière-pays, et c'est par là qu'arrivait la plus grande partie de son approvisionnement. Achievé en 1759, ce nouveau quai permettait alors une meilleure ouverture de la ville sur sa campagne (6).

Le développement du trafic dans la vallée du Rhône est, lui, à l'origine de la plus importante opération d'urbanisme réalisée à Vienne au XVIII^e siècle. C'est en 1764, au lendemain de la guerre de sept ans, que l'on décida de construire le long du fleuve un quai pour servir à la grande route de Lyon en Provence et Languedoc (7). Il s'agissait là d'une opération de restructuration urbaine complète. L'objectif était de dégager une voie de 30 pieds de large le long de la cité. Pour cela, le projet prévoyait de faire tracer « une parallèle en dedans des murs de clôture, façade des maisons et parapets des murs de quai », et d'abattre « tout ce qui se trouvera compris dans l'intérieur de ce tracé soit haies, arbres, murs de clôture ou maison ». Toute l'existence d'un quartier de la ville se trouvait ainsi subordonnée aux nécessités de la circulation.

Une première partie de l'entreprise fut adjugée le 10 novembre 1766 pour la somme de 475 800 livres (dont la moitié à la charge des Ponts et Chaussées). Elle concernait les travaux à effectuer de la porte de Lyon, au nord de la ville, jusqu'à la Gère, où devait être construit un nouveau pont. Dès le mois de janvier 1767, la destruction des maisons comprises dans l'alignement fut ordonnée, et les travaux commencèrent.

La réalisation du projet se heurta pourtant à de nombreuses difficultés. L'entreprise perturbait complètement l'ancien équilibre urbain. C'est toute la vie quotidienne des habitants qui était bouleversée par ces travaux. D'anciens puits furent comblés en raison du nouveau tracé de la route. Surtout, « la construction du quai a... coupé la communication que presque toutes les maisons de ce quartier avoient avec le Rhône » ; il n'était plus possible aux habitants d'aller y puiser « l'eau dont ils ont besoin journallement pour leur ménage » ; en cas d'incendie, « ils auroient la douleur de se voir auprès d'un fleuve sans en pouvoir tirer du secours ». C'est tout le rôle du fleuve dans ce quartier qui était remis en question par la construction de ce quai.

(6) Archives mun. de Vienne, CC 27, n° 9.

(7) Archives mun. de Vienne, DD 17.

Aussi la ville et l'entrepreneur furent-ils obligés d'apporter plusieurs « augmentations » au projet initial. De nouvelles fontaines furent construites en arrière de l'axe de la route ; sous le quai, furent dégagés plusieurs passages voûtés pour permettre aux habitants d'accéder facilement au fleuve.

Ce bouleversement des anciennes habitudes fut à l'origine de bien des résistances. Ce furent cependant moins les particuliers que les communautés religieuses qui manifestèrent leur opposition aux décisions de démolition ou de recul des maisons. Propriétaire d'une partie importante des bâtiments de la ville, elles étaient très directement concernées. L'Abbaye de Saint-André-le-Bas se montra particulièrement hostile à la cession d'une partie quelconque de ses biens. Malgré la forte indemnité qui lui fut promise en 1772 (14 000 livres), il fallut un Arrêt du Conseil invoquant l'intérêt public de l'ouvrage pour la contraindre à céder.

Ces difficultés et les modifications apportées au projet initial expliquent la longueur et le coût élevé de l'entreprise. Pendant plus de 15 ans, la traversée nord de Vienne fut rendue plus difficile encore par les travaux, les entassements de pierres de taille et les nombreuses ornières. Ce n'est qu'à la fin de 1780 que le pont sur la Gère fut inauguré ; mais il ne fut véritablement ouvert à la circulation que deux ans plus tard. Les travaux d'aménagement du quai se poursuivirent encore pendant 8 ans. Ce n'est que le 1^{er} mars 1790 que le certificat d'achèvement des travaux fut délivré à l'entrepreneur par l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en Dauphiné. Le coût total de l'opération s'établit alors à 753 843 livres. Le visage de la partie nord de la ville était complètement modifié. Une grande artère de 30 pieds de large la traversait, jusqu'au pont sur la Gère, au débouché duquel une vaste place permettait le stationnement d'un nombre important de voitures. Au nord de la rivière, le problème de la circulation urbaine était résolu. Mais la deuxième partie du projet ne fut pas réalisée ; entre temps, la ville s'était lancée dans une autre opération d'aménagement urbain : l'exécution d'un plan de ville.

Le plan de ville.

Dès 1772 en effet, les consuls avaient approuvé le projet d'un plan de ville, homologué l'année suivante par le Bureau des Finances. Deux raisons furent mises en avant par les consuls lors de l'élaboration de ce plan. Il s'agissait de « concourir autant qu'il est possible à la plus grande aisance des citoyens et à

l'embellissement de la ville, et la rendre en même temps plus saine en élargissant les rues » (8). Mais derrière ces motivations d'ordre esthétique et sanitaire (et qui soutendent d'autres initiatives consulaires, notamment pour l'écoulement des eaux), se profilait un autre objectif de nature strictement économique. Il s'agissait pour la ville de s'adapter complètement au développement de la circulation. La construction du quai le long du Rhône faisait naître en effet une inquiétude nouvelle, celle d'un transfert des activités traditionnelles du centre de la ville vers les nouveaux quartiers. « Le centre deviendrait en quelques sortes désert si la route passait hors la ville. » Le passage était une source d'animation importante pour la ville, et nous devinons aisément derrière l'inquiétude des consuls les pressions exercées par les commerçants du centre, tout particulièrement par les cabaretiers et les aubergistes. L'exécution du plan de ville était liée pour les consuls à l'abandon du projet de construction d'un quai au sud de la Gère. Il s'agissait de ne pas remettre en cause les fonctions traditionnelles du centre de la cité, autant que de réduire le coût de l'entreprise et de faciliter le plus rapidement possible la traversée de la ville. Dans le dernier tiers du siècle, la pression qu'exerçait sur la ville le développement de la circulation était devenue telle que sa traversée devait être facilitée au plus tôt. Aussi, le prolongement du quai fut-il, du moins provisoirement, abandonné. La Grande Rue, du pont sur la Gère jusqu'à la porte d'Avignon, fut élargie jusqu'à 18 pieds. La largeur des autres rues fut modulée en fonction de l'importance de la circulation ; le plus souvent, le plan prévoyait pour les plus importantes, une largeur de 18 pieds, pour les autres, une largeur de 15 pieds.

Le projet ne fut cependant que partiellement réalisé. Sa mise en œuvre se heurtait à de nombreuses difficultés. Certains bâtiments, au premier rang desquels étaient les nombreux églises de la ville, ne pouvaient être reculés. La pente de certaines rues imposait parfois de ménager des contours. Par ailleurs, de nombreux habitants refusaient d'être les premiers à faire aligner leur maison, de crainte que leurs voisins n'en fassent pas autant. Le plan, « très beau et très agréable dans la théorie », apparaît donc parfois comme une simple vision intellectuelle, qui ne s'adaptait pas toujours aux réalités humaines, culturelles ou topographiques de la ville. Il fut avant tout un schéma directeur qui guida les consuls dans leur politique d'alignement. Il permit cependant de modifier considérablement tout le visage du centre de la ville.

(8) Archives mun. de Vienne, BB 213.

L'éclairage urbain.

L'installation de lanternes à partir de 1770 compléta ces transformations. L'éclairage de la ville répondait à un double souci. Il s'agissait d'abord de faciliter la lutte contre tous les désordres nocturnes, en particulier la prostitution. En 1769, les religieuses de l'Annonciade se plaignaient ainsi de ce que la rue qui traversait leur jardin était devenu « un lieu retiré et solitaire, (servant) de retraite pendant la nuit à plusieurs personnes de mauvaise vie qui y commettent des actions dont l'honnêteté et la décence ne permettent pas de parler ». Il s'agissait surtout de faciliter la circulation pendant la nuit, d'« éclairer les rues les plus fréquentées par les voitures pour leur faciliter le passage pendant l'obscurité et prévenir les différents accidents qu'elles peuvent causer pendant la nuit ». Aussi les lanternes furent-elles placées « dans les rues des grandes routes de préférence aux autres, et dans celles où le commerce intérieur de la ville fournit le plus d'occasion de rouler ». L'installation de ces lanternes fut faite avec une grande précision, « de façon que la clarté se succéda de l'une à l'autre et se perpétua dans toute la route, en choisissant cependant pour le point de direction de la lumière de ces lanternes des endroits qui en éclairant la route pourroient encore éclairer d'autres rues » (9).

Tous les nouveaux aménagements urbains furent ainsi subordonnés aux nécessités de la circulation. Certes, d'autres préoccupations sont intervenues (soucis esthétiques, sanitaires). Mais c'est la fluidité du trafic qui fut déterminante. Quais, alignements, nouvelles portes, lanternes, chacune de ces opérations répondait à cette même exigence. C'est dans ces travaux que la ville a englouti, dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle, la plus grande partie de ses ressources.

Les conséquences financières du développement urbain.

Au début du XVIII^e siècle, les ressources de la ville étaient fort modestes. Les octrois constituaient le moyen de financement ordinaire de toutes ses charges. Depuis Louis XI, sous des formes variées, Vienne avait été autorisée à lever divers droits, réunis et réglés finalement par un Arrêt du 9 novembre 1697. Ils comprenaient deux éléments distincts : des droits levés sur les marchandises consommées à Vienne (3 sols par minot de sel,

(9) Archives mun. de Vienne, BB 210, Registre des enregistrements.

3 deniers par livre de porc, le vingtain sur le vin, le trézain sur le pain, divers droits sur les vins « autres que ceux du cru des habitants ») ; un péage de 2 sols par charge de quatre quintaux de marchandises traversant Vienne par le fleuve ou par terre.

Ces « Anciens Octrois », renouvelés tous les 9 ans, puis concédés à perpétuité en 1752, formèrent l'élément de base des ressources de la ville pendant tout le XVIII^e siècle. C'est sur leur produit que furent financées toutes ses charges ordinaires, notamment les dépenses de fonctionnement. Ils étaient cependant insuffisants pour couvrir toutes les dépenses d'urbanisme engagées par la ville au cours du siècle. Dès 1709, les consuls obtinrent, pour la construction de la caserne, un nouvel octroi de 10 sols par charge de vin entrant à Vienne. Cette taxe, levée pendant 4 ans sur les trois ordres, fut remplacée à son extinction en 1713 par un doublement du droit de pontonnage. Ces 2 nouveaux sols par charge de marchandise, formant les « Nouveaux Octrois », et concédés à la ville à perpétuité, servirent dans la première moitié du siècle à financer un grand nombre de petites interventions ponctuelles d'urbanisme. Lorsque la ville s'engagea au milieu du siècle dans sa politique de grands travaux, le même moyen de financement fut envisagé et obtenu. Pour l'exécution des ouvrages entrepris le long de la Gère puis du Rhône, la ville obtint à nouveau deux sols par charge de marchandise (« Octrois Novissimes ») renouvelés tous les 9 ans jusqu'à la fin de l'Ancien Régime. Le développement du trafic dans la vallée du Rhône, élément décisif dans les transformations de la ville, apparaît ainsi également comme l'instrument majeur de ces mêmes transformations.

Pourtant ce mode de financement n'était pas sans inconvénients. La levée des octrois sur les produits consommés dans la ville était la cause de contestations incessantes. Les débats étaient sans fin autour de la définition des « vins étrangers » (en règle générale cependant, les citoyens propriétaires de biens ruraux étaient exemptés de la taxe sur le produit de leurs domaines, quelle que soit la forme d'exploitation de ceux-ci). Par ailleurs, les fraudes étaient fréquentes. Les aubergistes étaient souvent accusés de mettre le vin en bouteilles chez le propriétaire et de le transporter « ensuite peu à peu, nuitamment, dans leurs hostelleries et cabarets où ils débitent... S'ils sont surpris dans ces transports, ils allèguent qu'il ne leur est pas défendu d'acheter du vin en bouteilles et s'en croient quittes de payer pour le vin qu'ils transportent ». La levée des droits de pontonnage était, elle, en partie dépendante de la conjoncture générale et des fluctuations de la politique royale en matière de liberté commerciale. La fin de la guerre de Sept ans, les modifications successives de

l'attitude du Roi et du Parlement de Grenoble sur la liberté du commerce des grains contribuèrent largement aux difficultés des fermiers qui en 1767 se trouvèrent en état de cessation de paiement. De même, la décision prise en 1785 d'exonérer le charbon de terre de tous droits de péage fut-il l'occasion d'un long conflit entre la ville et son fermier, et la cause de la forte diminution de la ferme en 1787.

Par ailleurs, malgré l'importance des ressources ainsi fournies, ces divers droits ne furent pas toujours suffisants. Aussi les consuls furent-ils obligés de faire appel à d'autres moyens de financement. En l'absence quasi complète de revenus patrimoniaux (255 livres en 1782, soit moins de 1/2 % des revenus des octrois), ils en utilisèrent trois : les impositions directes, les subventions, les emprunts. Les impositions directes étaient tout à fait exceptionnelles, simple palliatif lorsqu'il était absolument impossible de faire autrement. En cas de nécessité, les consuls levaient un impôt appelé taille négociable, conjointement à la taille royale. Ce fut ainsi le cas entre 1689 et 1725, pour faire face aux importantes charges militaires. Après 1725, ces impositions disparurent presque totalement. Ce mode de financement ne fut rétabli qu'en deux occasions : pour des travaux routiers lors de la transformation de la corvée en imposition, pour les réparations des prisons en 1777. Les Viennois ne participèrent donc que fort peu au financement des grands travaux d'aménagement de leur ville. Globalement, et en tenant compte des taxes de consommation, leur participation à l'ensemble des dépenses municipales ne dépassa pas 10 %.

En cas de nécessité pressante, les consuls avaient également recours à la générosité de l'Intendant. Les « secours que les consuls ont scu se procurer de MM. les Intendants pour subvenir aux dépenses annuelles, même aux embellissements et à la décoration de la ville », jouèrent un rôle non négligeable. Ils permirent, tantôt de combler les déficits budgétaires, tantôt d'accélérer ou d'entreprendre certains travaux. En 1746, les consuls obtenaient ainsi 4 000 livres pour être employées à la réparation du pavage des rues, et « aux autres besoins plus pressants de ladite ville ». En 1762, une nouvelle somme de 1 699 livres leur était accordée, puis en 1765, 3 000 livres pour la restauration des fontaines. Les sommes ainsi distribuées sous forme de subventions étaient prises sur les décharges de taille que le Roi accordait à la province. Elles permirent à la ville de faire face à ses obligations jusqu'en 1782. A partir de cette date cependant, les aides diminuèrent. Les « secours considérables » promis par l'Intendant pour les travaux de la route de Vienne à Grenoble se firent attendre et furent plus modestes que prévus. Aussi, pour faire

face à ses difficultés croissantes, la ville dut-elle avoir recours à l'emprunt.

Beaucoup moins fréquent qu'au siècle précédent, l'emprunt n'avait jamais été totalement abandonné au XVIII^e siècle. Des difficultés comptables avaient conduit à plusieurs reprises les officiers municipaux à utiliser ce moyen de financement. En 1757 les consuls empruntaient 6 000 livres à l'Hôtel-Dieu pour l'achèvement des quais de la Gère. En 1773, divers particuliers avancèrent de même à la ville les 25 000 livres nécessaires à l'acquisition de l'Hôtel de Rachais où devait être transféré l'Hôtel de Ville. Après 1782, l'endettement de Vienne s'accélérait rapidement en raison des multiples travaux dans lesquels les consuls l'avaient engagée (en octobre 1785, le total des dettes se montait à 131 806 livres), le recours à des emprunts massifs apparut comme étant la seule solution. Après un premier emprunt de 60 000 livres en 1786, la ville, ne pouvant plus « faire face aux dépenses nécessaires et indispensables qui semblent se multiplier en même temps », demanda à l'Intendant l'autorisation d'en lancer un nouveau de 120 000 livres. Celle-ci fut cependant suspendue par l'autorité de tutelle à l'éclaircissement de la situation financière de la cité. Aussi l'endettement continua-t-il à s'accroître. En mai 1789, il se montait à 148 521 livres. En 1791, lorsque la nouvelle administration municipale dressa l'état des dettes et des avoirs de la ville, le total des capitaux des dettes exigibles, des rentes constituées et des arriérés se montait à 184 919 livres. Seule la suppression des « injustes exactions des pouvoirs arbitraires », et surtout les bénéfices réalisés sur la vente des biens nationaux permirent, dans les années suivantes, d'apurer les comptes de la ville.

Pour conclure, une remarque s'impose. Le XVIII^e siècle a été, pour Vienne, un siècle de profondes transformations. Son visage s'est considérablement modifié, particulièrement après 1750, sous l'effet conjugué de l'idéologie des Lumières et du développement du trafic dans la vallée du Rhône. Le fait que ces bouleversements se soient réalisés malgré le frein que constituait un système fiscal archaïque, est bien le signe d'un dynamisme retrouvé après une longue période d'assoupissement. En cela, le XVIII^e siècle est bien une charnière majeure dans la longue vie de la cité viennoise.

René FAVIER.

Précieuses épaves

Le Rhône, créateur et destructeur.

C'est au gigantesque travail du fleuve, de l'époque préhistorique à nos jours, que Vienne doit son site, sa vallée, ses terrasses et son relief.

C'est aux facilités de passage d'une rive à l'autre que l'on trouvait en ce lieu, que l'on doit sans doute, son premier peuplement.

C'est à la très importante voie de communication ainsi ouverte que notre ville et notre région durent de connaître très vite l'apport du commerce et de la culture gréco-latine, rapidement aussi l'influence du christianisme naissant.

Grâce à la vallée, nous parvinrent au cours des siècles, les éléments bénéfiques qui permirent le développement de notre cité, mais aussi plus d'une fois, les hordes d'envahisseurs qui la pillèrent et la détruisirent.

Durant la paix romaine, des routes terrestres sûres permettaient à la voie d'eau et à la voie de terre de se compléter judicieusement.

Après l'effondrement de l'Empire, les routes redevinrent peu sûres et ce fut la voie d'eau moins dangereuse, plus confortable et plus rapide, tout au moins à la descente, qui prit pour longtemps une supériorité indéniable sur la voie de terre.

Pendant des siècles, c'est en bateau que rois, princes, soldats ou simples voyageurs, descendirent le fleuve, passant devant notre ville, s'y arrêtant souvent.

C'est en bateau aussi que furent assurés la plupart des transports, jusqu'à l'avènement des chemins de fer au milieu du siècle dernier.

Et cependant la navigation rhodanienne ne fut jamais chose facile. C'est à juste titre que la valcur et le courage, souvent chanté de ses mariniers, est resté légendaire. L'impétuosité du fleuve, l'irrégularité de son débit, la violence de ses remous, les divagations de son cours, posaient de graves problèmes à la navigation et maintes fois ses colères furent aussi funestes aux navigateurs qu'aux riverains.

Ainsi ses flots devaient-ils disperser les vestiges des destructions que leurs excès avaient provoquées. De ceux aussi dont les hommes ou les éléments étaient responsables.

Qu'un incendie se déclare, qu'un bâtiment s'effondre, qu'une maison ou un quartier tout entier soit à reconstruire, qu'une guerre ou une invasion provoque des destructions irréparables, c'est aux rivages de ce grand collecteur aux capacités illimitées, que les déblais seront portés, s'ils n'ont pu être réutilisés sur place.

Et c'est grâce à ces déblais, jugés indignes et sans valeur par une époque à laquelle manquait le recul du temps, que nous devons de découvrir fréquemment les témoignages de la grandeur du passé de notre ville.

Le but de cette brève relation sur les épaves du Rhône ne sera pas d'en dresser un inventaire complet et précis, pas davantage d'ailleurs d'en faire une description détaillée. Le lecteur intéressé pourra facilement pour cela consulter les ouvrages cités en référence. Nous nous limiterons à retracer les circonstances et les difficultés qui permirent le sauvetage d'un certain nombre d'entre elles.

Nous espérons ainsi pouvoir souligner l'intérêt que l'on peut trouver à leur sauvegarde, non seulement pour la valeur artistique souvent inégale de ces vestiges, mais aussi pour la curiosité historique qu'ils éveillent. Apprécions qu'ils nous permettent parfois aussi, nous le verrons plus loin, de retrouver quelques pages d'histoire depuis longtemps oubliées et qu'ils nous apportent toujours un enrichissement de nos connaissances.

Alors que d'importants travaux d'aménagement du fleuve sont en cours dans notre région, souhaitons que les exemples du passé incitent les responsables du présent à toute la vigilance nécessaire pour la sauvegarde des précieux vestiges qui pourraient être découverts.

Les dauphins de bronze.

Si certaines découvertes ne sont dues qu'au hasard et à des circonstances fortuites, on doit reconnaître que le plus grand nombre et les plus importantes furent faites à l'occasion de travaux dans le lit ou sur les rives du Rhône et nous devons nous féliciter aussi bien du respect des valeurs du passé dont les entrepreneurs et les ouvriers chargés des travaux témoignèrent que de la vigilance des conservateurs de l'époque qui permit leur sauvegarde.

La construction des quais entre Gère et Champ-de-Mars (l'actuel quai Jean-Jaurès) de 1838 à 1841 fut particulièrement fructueuse. De nombreux vestiges furent retirés du Rhône et parmi ceux-ci, les dauphins de bronze, découverts en 1840, savamment mis en valeur qui font honneur de nos jours à notre musée des Beaux-Arts, place Miremont.



Dauphins de bronze

M. T. Delorme, le distingué conservateur des musées de cette époque, qui en fut un témoin direct, nous donne une relation très intéressante de leur sauvetage dans son ouvrage : *Description du Musée de Vienne*, publié en 1841 par le libraire éditeur viennois Girard. Nous lui laisserons le soin d'en faire le récit :

« Ils gisaient à un mètre et demi au-dessous des basses eaux, sous un grand nombre de blocs de pierre. Ceux-ci offraient, pour la plupart, des portions de corniches dont tous les membres

étaient richement ornés et plusieurs, à en juger par l'inclinaison de leur coupe et de leurs ornements, avaient certainement appartenu aux rampes d'un fronton. L'ordre dans lequel ils étaient rangés, savoir presque bout à bout, a fait supposer avec raison qu'ils étaient tombés simultanément et en masse dans le lit du Rhône, par le renversement accidentel de l'édifice dont ils faisaient partie, édifice qui devait être construit sur les bords du fleuve. Il est vraisemblable que ce monument avait un fronton orné d'un grand bas-relief de bronze dont les dauphins n'étaient que fragments et formaient des accessoires du sujet représenté. Tout porte à croire que, celui-ci représentant Neptune avec ses attributs et ses compagnons ordinaires : son trident, des tritons, des dauphins... Ce n'est qu'avec beaucoup de peine que l'on a pu retirer ces fragments... des obstacles presque insurmontables n'ont point permis de rechercher ceux qui subsistent encore... C'est au soin et au zèle de M. Berthier, ingénieur des Ponts et Chaussées, que nous devons l'extraction et la conservation de ces bronzes. »

Mme Stéphanie Boucher, dont l'ouvrage *Vienne, Bronzes antiques*, publié en 1971 aux éditions des Musées nationaux à Paris, fait autorité, pense que cette frise de dauphins pouvait orner soit un monument proche du Rhône comme le suppose Delorme, soit le pont romain lui-même qui franchissait le fleuve en cet endroit (1).

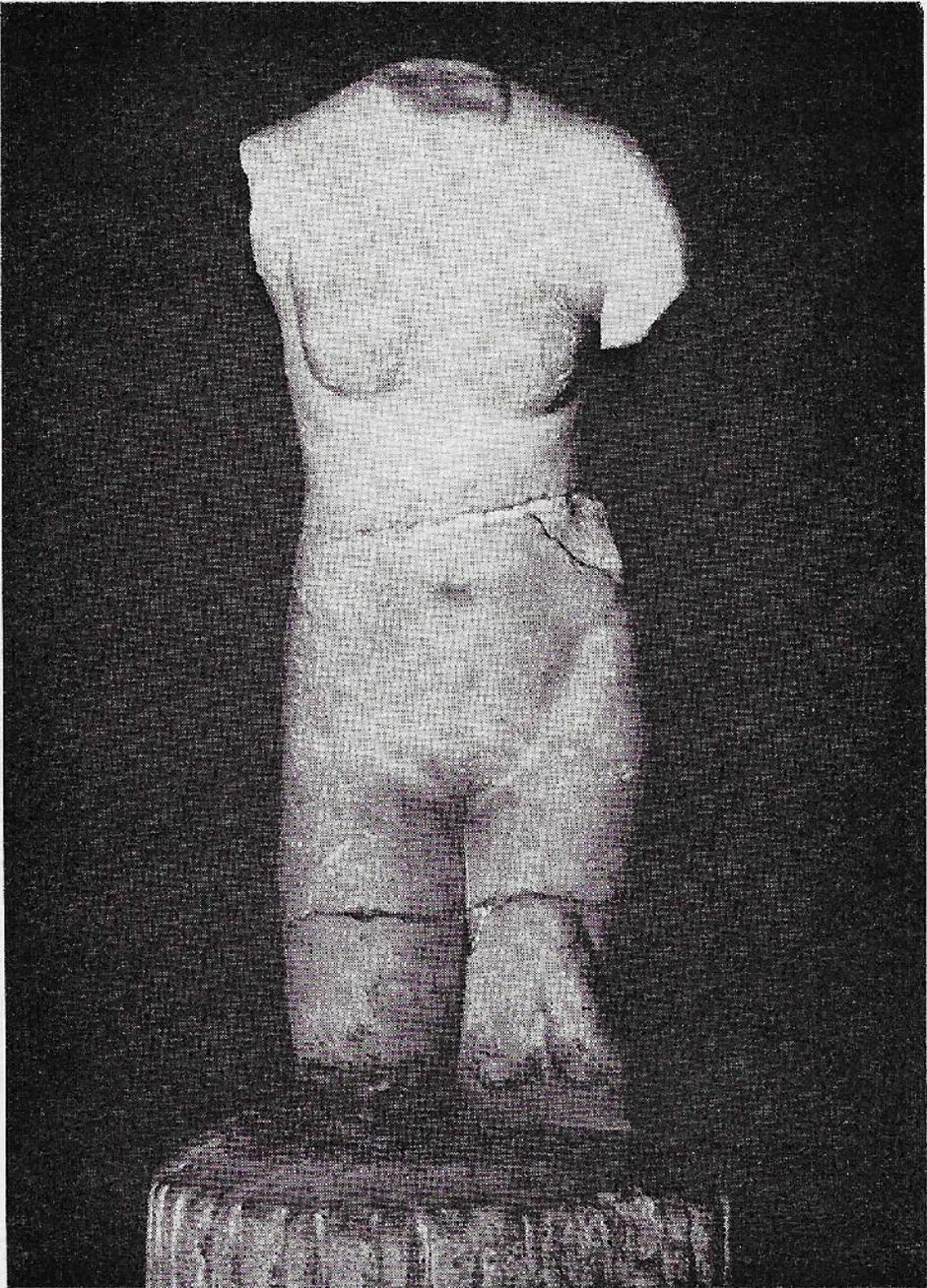
Au cours de la même année 1840, des travaux du même genre exécutés à Lyon faisaient aussi retirer du lit de la Saône une jambe de cheval, le pied et l'avant-bras d'une statue d'homme, l'un et l'autre en bronze également.

Deux torsos de Vénus sauvés des eaux.

La représentation de Vénus était fréquente dans la statuaire romaine. Arles et Vienne peuvent s'enorgueillir de posséder ou d'avoir possédé quelques-uns des plus beaux exemplaires extraits du sol gallo-romain. L'original de « la Vénus accroupie », la plus belle de nos Vénus locales, fut trouvé en terre ferme au Palais du Miroir à Saint-Romain-en-Gal. Malheureusement pour notre ville qui n'en possède qu'un moulage de plâtre, elle a été cédée au siècle dernier au musée du Louvre à Paris.

Les deux torsos retirés du Rhône que nous possédons au Musée Lapidaire sont loin d'être sans valeur.

(1) Stéphanie BOUCHER, *Vienne, Bronzes antiques*, n° 83, p. 108-109-110.



Buste de Vénus

Le premier d'entre eux, répertorié sous le n° 103 par Delorme et sous le n° 8 dans le catalogue de Will, fut retiré du fleuve en 1838 devant l'ancien port Plantier à l'occasion des mêmes travaux de construction des quais qui nous valurent la découverte des dauphins de bronze.

Plus intéressant encore est celui qui fut retiré d'une gravière cent ans plus tard en 1938 à Saint-Romain-en-Gal, à proximité du Palais du Miroir d'où sortait la Vénus accroupie. Ce torse féminin nu, inspiré de la Vénus Cnidiennne de Praxitele, fut reconstitué à l'aide des quatre fragments retrouvés. L'attitude du corps légèrement penché en avant nous rappelle d'après les spécialistes l'attitude de la Vénus Médicis. Son sauvetage et la restauration furent l'œuvre de M. Vassy, conservateur, et de son adjoint, récemment décédé, M. Ruf.

Le plat d'argent de M. de la Palisse.

Profitant des basses eaux en cette deuxième quinzaine de décembre 1843, deux modestes ouvriers viennois recueillaient du bois mort et de vieilles racines d'arbres sur les bords du Rhône, à environ un kilomètre au sud du pont suspendu nouvellement reconstruit à Vienne après son effondrement de 1840.

Leur attention fut attirée par un objet métallique qui gisait dans la boue et dans le gravier. Nettoyé, cet objet se révéla être un plat. Remarquant que le pourtour en était ciselé, nos deux compères le portèrent à un orfèvre de la ville, le sieur Perrin qui le leur acheta pour le prix de 120 F.

La trouvaille avait eu un certain retentissement, les journaux locaux, *Le Moniteur Viennois* et *Le Journal de Vienne*, l'avaient relatée. Les éminents archéologues, Allmer et Delorme, s'en étaient inquiétés. Et l'on apprit que le plat était d'argent massif et que les ciselures représentaient des armoiries.

Un jeune érudit viennois, Lucien Couturier, les examina. A gauche, un lion couronné sur lequel étaient parsemés des traits devenus presque imperceptibles formant sous formes de trèfles des mouchetures qui pouvaient être de l'hermine, à droite : sept besants.

Lucien Couturier les identifia, il s'agissait sans aucun doute des blasons de deux illustres familles :

à gauche : de gueule au lion d'hermine lampassé, armé et couronné d'or, celui de la famille de Chabannes ;

à droite : d'azur aux sept besants d'or, au chef de même, celui de la famille de Melun, leur juxtaposition indiquait sans

aucun doute une alliance qui devait permettre d'identifier le premier propriétaire et son époque.

Et Lucien Couturier découvrit qu'en 1513, Jacques II de Chabannes, seigneur de La Palisse et de Pacy, maréchal de France, épousa en seconde noce, Marie de Melun, veuve elle-même de Jean de Bruge.

A l'intérêt de la découverte venait s'ajouter l'intérêt historique issu du nom du personnage qui en avait été le possesseur, l'un des intrépides généraux des règnes de Louis XII et de François I^{er}, l'un des plus habiles, homme de guerre d'une époque où la Renaissance jetait ses pleins feux sur les arts et les lettres de notre pays.

Mais comment ce plat était-il venu échouer à Vienne dans le lit du Rhône. De nombreuses hypothèses furent émises. Certes plusieurs Chabannes avaient vécu à Vienne, en particulier un abbé de Saint-Pierre et aussi une abbesse du monastère des dames nobles de Saint-André-le-Haut, mais ils n'étaient pas de la même branche et deux siècles environ séparaient leur séjour en notre ville de l'union des familles de Chabanne et de Melun.

La perspicacité de Lucien Couturier lui fit émettre l'idée que ce plat avait pu être perdu dans le Rhône en 1524 au passage devant Vienne de Chabanne de la Palisse alors que le célèbre maréchal se rendait en Provence probablement par voie d'eau, pour chasser le connétable de Bourbon qui assiégeait Marseille.

La confirmation de cette hypothèse vint assez rapidement. Ce fut l'éminent historien et homme politique, M. Alfred de Terrebonne, qui l'apporta.

Alfred de Terrebonne qui était l'auteur de nombreux ouvrages d'histoire régionale préparait alors une édition d'un ouvrage resté inédit jusqu'à cette époque, d'un écrivain de la première moitié du xvi^e siècle, Aymar du Rivail, *L'Histoire des Allobroges*.

Ce savant distingué et consciencieux avait eu recours à deux manuscrits écrits en latin, l'un incomplet à la bibliothèque de Grenoble, l'autre à la bibliothèque royale à Paris. C'est dans ce dernier qu'il découvrit le texte qui apportait la preuve de la vérité des déductions de Lucien Couturier.

En voici la traduction :

« Le roi François I^{er}, confia le soin de rassembler son armée à Chabannes. Celui-ci pour se rendre à Avignon, naviguait sur le Rhône de Lyon à Vienne, lorsque sous le pont de cette dernière ville, son argenterie fut submergée dans le fleuve avec quelques-uns de ses domestiques et il fut impossible de la retrouver ».

Il s'agit bien entendu de l'ancien pont romain de Vienne, situé au niveau de la tour Philippe de Valois, encore en service

à cette époque, dont les nombreuses arches très rapprochées gênaient considérablement la navigation et provoquèrent naufrage.

Ainsi le récit d'Aymar du Rivail publié dans *Le Journal de Vienne* du 1^{er} juin 1844, grâce à M. de Terrebasse, mettait fin à toute incertitude sur l'accident qui était cause de l'énigmatique trouvaille de nos deux compatriotes.

Il avait fallu plus de trois cents ans pour que le fleuve restitue une pièce de l'argenterie du célèbre maréchal. Il garde le reste et il est probable qu'il le gardera longtemps encore.

L'histoire ne dit pas si les corps des malheureux domestiques qui périrent dans le naufrage furent plus rapidement retrouvés et s'ils purent, comme il était d'usage, recevoir une sépulture décente en terre ferme... Aymar du Rivail ne leur consacre que trois mots en second plan, après avoir évoqué la perte de l'argenterie : « Cum Aliquot Famulis », nous démontrant ainsi qu'à cette époque comme à la nôtre le matériel, en temps de guerre, fut-il pour le confort de la campagne, prend parfois plus d'importance que les hommes.

Qu'advint-il du plat d'argent qui avait déchaîné la chronique ? Fut-il coulé dans les creusets de l'orfèvre Perrin ? Fut-il revendu en l'état à un musée ou à l'un de ses clients ? Nous l'ignorons et serions heureux de le savoir, si un lecteur pouvait nous donner quelques informations à son sujet.

D'autres trouvailles.

Outre les dauphins de bronze, les deux Vénus et le plat d'argent dont nous avons relaté le sauvetage, un grand nombre d'épaves furent aussi sauvées des eaux :

— d'importants vestiges d'un monument triomphal trouvés au siècle dernier sur la rive droite de la Gère, près de son confluent avec le Rhône (Will, n° 119) ;

— une tête de Sol retiré du Rhône à Saint-Romain-en-Gal en 1940 (Will, n° 74) ;

— un sarcophage de plomb découvert en 1931 dans la carrière de gravier exploitée par les Etablissements Boge sur la berge gauche du fleuve à Saint-Romain-en-Gal ;

— enfin, c'est une dizaine d'objets de bronze, statuettes ou fragments, que Mme Stéphanie Boucher décrit dans son ouvrage déjà cité, *Vienne, bronzes antiques*, et signale comme ayant été trouvés dans le Rhône, un certain nombre d'entre eux d'ailleurs entre 1938 et 1941, à l'occasion de la construction de la pile est du nouveau pont.

On peut donc juger de l'importance et de la qualité des découvertes faites dans le lit du fleuve et regretter qu'aucune fouille systématique n'ait été tentée, car il nous faut bien supposer que le Rhône ne nous a livré qu'une très faible part des trésors qu'il s'est octroyés ou que les hommes lui ont livrés.

En 1980 le niveau du Rhône sera exhaussé.

L'achèvement du barrage de Vaugris, prévu pour 1980, en créant pour le fleuve un niveau constant, exhaussé de plusieurs mètres dans la traversée de Vienne, mettra fin aux possibilités de fouilles par basses eaux. Certaines fouilles par drainage seront-elles encore possibles ? Seuls des spécialistes pourraient le dire. L'incidence de l'exhaussement devant être de 5 mètres environ au-dessus de l'étiage au droit du nouveau pont (*Vienne Journal*, 8 janvier 1977), on peut craindre que toutes investigations du lit ou des rives du fleuve restent interdites pour longtemps.

Toutefois ce changement de niveau a nécessité d'importants aménagements de l'embouchure des petits ruisseaux affluents du Rhône, sur les deux rives dans le périmètre intéressé, Sévenne, Saint-Marcel, Saint-Gervais, Bayet, etc., ainsi que de l'ensemble du réseau d'évacuation des eaux usées de la ville pour que l'écoulement devenu impossible au nouveau niveau puisse se faire normalement.

Ces importants travaux sont en cours et doivent se poursuivre rapidement sur les deux rives du fleuve de façon à pouvoir être terminés avant la mise en eau du barrage.

C'est pourquoi, ne pouvant oublier que la majorité des découvertes archéologiques du Rhône furent faites à l'occasion d'importants travaux, construction des quais ou des piles de pont, ne pouvant oublier non plus qu'antérieurement à la construction des quais et des endiguements du siècle dernier le lit du Rhône était plus large et moins stable que de nos jours, qu'il empiétait en de nombreux points sur les berges actuelles, là où précisément se poursuivent actuellement les travaux d'aménagement d'égouts et de drain parallèlement au fleuve,

qu'il nous soit permis de souhaiter que le même respect des valeurs du passé qui a animé autrefois les responsables des travaux et permis le sauvetage de nombreux et inestimables vestiges, puisse animer encore les responsables de notre époque malgré la mécanisation dévorante par laquelle ils sont obligés de passer.

Espérons enfin que grâce à eux, si l'occasion s'en présente, de nouveaux témoignages du glorieux passé viennois pourront encore venir s'ajouter à ceux déjà si nombreux dont s'honorent nos musées.

Marcel GOURDANT.

OUVRAGES ET JOURNAUX CONSULTÉS

M.T.C. DELORME. — *Description du musée de Vienne*, Girard libraire, éditeur à Vienne, 1841.

Ernest WILL. — *La sculpture romaine au musée lapidaire de Vienne*, Edition du Syndicat d'initiative de Vienne, 1952.

Stéphanie BOUCHIER. — *Vienne, bronzes antiques*, Editions des musées nationaux, Paris, 1971. Inventaire des collections publiques françaises, volume 17.

Le Journal de Vienne des 6 janvier, 6 avril et 1^{er} juin 1844.

Le Moniteur Viennois des 28 mars et 6 juin 1844.

Pages Viennoises, n° 1 de 1936 et n° 3 de 1938.

Bibliographie

Les articles ci-dessous ont été publiés dans la revue amie *EVOCA-TIONS* de Crémieu. Toutes ces études ont un rapport avec l'histoire de Vienne et de ses environs immédiats.

PROTOHISTOIRE - ANTIQUITE

1. CHAPOTAT (Gabriel). — « Pierres à cupules en site viennois », janv.-févr. 1951, p. 1196-1201.
2. CHAPOTAT (Gabriel). — « Cupules et étoiles », avril-juillet 1957, p. 1785-86.
3. CHAPOTAT (Gabriel). — « La pierre à cupules de Regardure », nov.-déc. 1962, p. 65-69.
4. CHAPOTAT (Gabriel). — « Un lieu sacré mégalithique à l'est de Vienne », mars-avril 1954, p. 1218-1219.
5. CHAPOTAT (Gabriel). — « Autres mégalithes viennois », oct. 1954, p. 1283-1287.
6. CHAPOTAT (Gabriel). — « La croiséc de Vienne », janv.-févr. 1955, p. 1371-1380 ; sept.-oct. 1955, p. 1454-1463 ; mars-juillet 1956, p. 1550-1561 ; oct. 1957, p. 1806-1812 ; nov.-déc. 1957, p. 1838-1843.
7. CHAPOTAT (Gabriel). — « La croiséc de Vienne : la voie romaine de Vienne à Lyon par la rive gauche du Rhône », nov.-déc. 1972, p. 46-65.
8. RUDE (Fernand). — « Sur la voie romaine : Septème, Oytier, Diémoz », oct. 1960, p. 25-26.
9. SAUNIER (Docteur Joseph). — « La voie romaine de Vienne à Bourgoin », mai-juin-juillet 1975, p. 128-134 ; oct. 1975, p. 3-7 ; nov.-déc. 1975, p. 35-53.
10. BRUHL (Adrien). — « Découverte de moules de monnaies dans le théâtre romain de Vienne », avril-juillet 1957, p. 1776.
11. CAVARD (Pierre). — « Le Palais du Miroir à Sainte-Colombe-lès-Vienne », nov.-déc. 1960, p. 48-54 ; janv.-févr. 1961, p. 92-96 ; mars-avril 1961, p. 104-105.
12. GIRARD (Raymond). — « Note pour servir à l'histoire de l'ancien Capitole de Vienne », mars-avril 1961, p. 100-103.
13. PELLETIER (André). — « Découvertes récentes à Vienne à l'emplacement du temple de Cybèle », nov.-déc. 1965, p. 35-37.
14. PELLETIER (André). — « Collier gallo-romain en or découvert à Vienne », nov.-déc. 1966, p. 32-33.

15. SAUNIER (Docteur Joseph). — « Découvertes récentes gallo-romaines au pays viennois : la mosaïque de Septème et la fresque d'Oytier », mai-juin-juillet 1953, p. 1094-1097.

MOYEN AGE

16. BATTIER (Joseph). — « L'assassinat de saint Didier, évêque de Vienne (607) », mars-avril 1955, p. 1410-1412.
17. CAVARD (Pierre). — « La colonie juive de Vienne », janv.-févr. 1962, p. 77-93.
18. SAUNIER (Docteur Joseph). — « L'église des Chevaliers de Malte à Saint-Romain-en-Gal (ses tombeaux et leur légende mérovingienne) », mars-juillet 1956, p. 1562-1569.
19. SAUNIER (Docteur Joseph). — « Le chemin de Saint-Oyand, ancienne route de pèlerinage », avril-juillet 1957, p. 1742-1759.
20. BATTIER (Joseph). — « Le pays viennois entre l'Empire germanique et le Royaume de France », juin-juillet 1945, p. 5-7.
21. BATTIER (Joseph). — « Les relations des archevêques de Vienne avec les rois de France », janv.-mars 1948, p. 234-236.
22. BATTIER (Joseph). — « Les souvenirs viennois du Concile de 1311 », février 1947, p. 71-72.
23. CAVARD (Pierre). — « Une société joyeuse à Vienne : l'abbaye de Malgouvert », janv.-févr. 1958, p. 1888-1892, et mars-avril 1958, p. 1910-1918.
24. BATTIER (Joseph). — « D'une énigme sculpturale de la cathédrale de Vienne », 1946 (n° 8), p. 13-14.
25. VARNET (Albert). — « Le méreau, ancêtre des jetons de présence et son application à Vienne (Isère) », avril-mai-juin 1972, p. 177-180.

XVI^e SIECLE

26. « Passage à Vienne d'un reporter au XVI^e siècle », juin-juillet 1959, p. 150-151. (Extrait de la *Vie de Jacques Esprincharé et Journal de ses voyages*, Paris, Sevpen, 1957, in 8°, 308 p., par Léopold Chatenay.)
27. SAINT-OLIVE (Pierre). — BIBLIOGRAPHIE : Comptes rendus de Pierre Cavard. — Le procès de Michel Servet à Vienne et de Fernand Rude : « La nationalisation française de Michel Servet », 1953, H.D. Tjeenk Willink et Zoon N.V. Haarlem (extrait de *Autour de Michel Servet et de Sébastien Castellion*). Recueil publié sous la direction de B. Becker, professeur à l'Université d'Amsterdam —, janv.-févr. 1954, p. 1213-1215.
28. CAVARD (Pierre). — Evocations viennoises (XVI^e siècle), oct. 1958, p. 2-6, et nov.-déc. 1958, p. 52-59.
29. CAVARD (Pierre). — « Les clocheteurs des trépassés à Vienne », nov.-déc. 1961, p. 47 à 51.
30. CAVARD (Pierre). — « Les Ladres à Vienne », avril-mai-juin 1972, p. 148-158.

31. CAVARD (Pierre). — « L'avocat Jean Gabet, de Crémieu vibailly de Vienne », 1945, numéro de Noël, p. 6-8.
32. BARADEL (M. et R.). — « A propos d'un hameau, Gabetière à Estrablin. Le protestant Jacques Gabet », n° spécial, déc. 1946-janv. 1947, p. 15-16.
33. SAUNIER (Docteur Joseph). — « Au temps de la Ligue en Dauphiné : Pierre Palmier, sieur de la Bastie : ses lettres et son château de Faverges », oct. 1963, p. 8-15, et déc. 1963, p. 40-49.

XVII^e ET XVIII^e SIECLES

34. BATIER (Joseph). — « Un précurseur dans l'histoire locale : Nicolas Chorier (1608-1692) », 1946 (n° 11-12), p. 11-13.
35. BATIER (Joseph). — « Le péage de Monaco à Vienne », nov.-déc. 1953, p. 1161-1166.
36. BATIER (Joseph). — « Les petites Ecoles à Vienne aux XVII^e et XVIII^e siècles », mars-avril 1952, p. 905-909.
37. CAVARD (Pierre). — « Les Saints aux fontaines », janv.-févr. 1960, p. 81-86, et mars-avril 1960, p. 113-119.
38. CAVARD (Pierre). — « Les Saints agricoles de l'été », mars-avril 1963, p. 133-138.
39. BATIER (Joseph). — « En feuilletant les vieux parcellaires (Parcellaire de Montléans) », oct. 1947, p. 183-184.
40. CHARTRON (Paul). — « Un lieutenant général de la Grande Fauconnerie de France : Aymar de Costaing-Pusignan. 1^{re} partie : « Origines ; biographie », oct. 1951, p. 811-818 ; 2^e partie : « La fauconnerie », nov.-déc. 1951, p. 839-845.
41. CHARTRON (Paul). — « Claude Costaing (ex-Camus d'Arginy), marquis de Pusignan ». 1^{re} partie : mars-avril 1952, p. 910-917 ; 2^e partie : « Le Maréchal de Camp aux Armées des rois de France et d'Angleterre », mai-juin-juillet 1952, p. 940-948, et août-sept. 1952, p. 973-976.
42. BATIER (Joseph). — « La chasse aux vagabonds dans notre région et la mauvaise conduite des bateliers dans cette affaire », oct. 1966, p. 9-10.
43. CAVARD (Pierre). — « Les enfants morts sans baptême », nov.-déc. 1964, p. 55-59, et janv.-févr. 1965, p. 95-101.
44. BATIER (Joseph). — « Petite guerre des taxes en pays viennois (XVIII^e siècle) », sept.-oct. 1955, p. 1464-1466.
45. BATIER (Joseph). — Aux archives viennoises. « La vie orageuse d'Antoine Mesley et la fin édifiante de François Baral (XVIII^e siècle) », mai-juin-juillet 1955, p. 1443-1445.
46. BATIER (Joseph). « La peste de Marseille (1720-21) et ses incidences sur la vie économique et sociale des Viennois », mars-avril 1962, p. 104-107.
47. BATIER (Joseph). — « Le Cardinal, prince Oswald de la Tour d'Auvergne, archevêque de Vienne », janv.-févr. 1964, p. 84-87.
48. RENVERSADE (Louis). — « Sur la plaque de cheminée du *Central Hôtel* de Vienne », mars-avril 1964.

49. BATIER (Joseph). — « 1737 ? Le " Colbertisme " dans l'industrie viennoise », mai-juin-juillet 1965, p. 156-157.
50. BATIER (Joseph). — « Les " Statuts de l'ordre de la Solide Amitié " à Vienne en 1739 », janv.-févr. 1953, p. 1036-1040.
51. LECUTIEZ (Jean). — « A Vienne pour réparer Saint-Féréol », janv.-févr. 1957, p. 1734-1736.
52. [CHETAIL (Joannès)]. — « L'abbaye de Saint-Chef en 1767-68 », mai-juin-juillet 1950, p. 624-633.
53. CHETAIL (Joannès). — « Le prieuré de Saint-Genix-en-Petit-Bugey et l'union des chapitres de Saint-André-le-Bas et de Saint-Chef », nov.-déc. 1951, p. 920 et sq.
54. CHETAIL (Joannès). — « Le temporel de Saint-André-le-Bas de Vienne en 1768 », oct. 1954, p. 1305-1307.
55. CHETAIL (Joannès). — « Le plaidoyer du Grand Prieur de Saint-André-le-Bas », mai-juillet 1955, p. 1428-1433.
56. BATIER (Joseph). — « 1776, un avocat viennois prêche le retour à la terre (Jean-François Bouthier) », oct. 1960, p. 55-58.
57. DOCUMENTS : « Mémoires des plaintes que les citoyens de Vienne prennent la liberté de mettre sous les yeux de Monsieur le Directeur Général des Finances... en 1786 », avril-juillet 1957, p. 1787.
58. GRENOUILLER (Jean-François). — « Les Côtes d'Arej : vie d'une communauté sous l'Ancien Régime », oct. 1973, p. 15-18.
59. CHOMEL (Vital). — « Les paysans de Terrebasse et la dîme à la fin de l'Ancien Régime », mars-avril 1962, p. 98-103.
60. BATIER (Joseph). — « Le " Couplet des Enfants " de la *Marseillaise* a-t-il vu le jour à Vienne ? », 1945, numéro de Noël, p. 9-10.
61. BATIER (Joseph). — « Le dernier archevêque de Vienne, Mgr d'Aviau », mai-juin-juillet 1958, p. 1946-1952.
62. SAUNIER (Docteur Joseph). — « Souvenirs d'histoire locale de Monseigneur d'Aviau, dernier archevêque de Vienne, puis de Bordeaux à partir du Concordat », oct. 1967, p. 10-15.
63. LECUTIEZ (Jean). — « Un ambassadeur turc à Vienne (en 1797) », janv.-févr. 1959, p. 92-93.
64. CHETAIL (Joannès). — « Les assemblées primaires cantonales dans les anciens districts de Vienne et de la Tour-du-Pin en l'an V (1797) », mars-avril 1969, p. 104-109.
65. BATIER (Joseph). — « D'un ouvrage ignoré d'un " vieux bibliophile dauphinois " (Eugène Chaper) », mars-avril 1964, p. 130-134.

XIX^e ET XX^e SIECLES

66. JOCTEUR (Roger). — « Quand l'ancien archevêché de Vienne était le chef-lieu de la 7^e Cohorte de la Légion d'Honneur », nov.-déc. 1969, p. 42-43.

67. BATTIER (Joseph). — « A Vienne les occupations austro-hongroises et piémontaises - 1814-1815 », janv.-févr. 1956, p. 1534-1537.
68. BATTIER (Joseph). — « Une période difficile de la vie du Collège de Vienne - 1814-1816 », mars-juillet 1956, p. 1600-1603.
69. BATTIER (Joseph). — « Quand Monsieur le comte de Forbin devient un peu forban (archéologie) », avril-juillet 1957, p. 1783-1784.
70. BATTIER (Joseph). — « Les vicissitudes de la cathédrale de Vienne : l'affaire Combaudon », mai-juin-juillet 1953, p. 1110-1113.
71. SAINT-OLIVE (Pierre). — BIBLIOGRAPHIE : Fernand Rude. — « C'est nous les canuts, l'insurrection lyonnaise de 1831 », mars-avril 1954, p. 1243-44.
72. BATTIER (Joseph). — « La saison théâtrale à Vienne il y a cent vingt ans », janv.-févr. 1960, p. 87-89.
73. BATTIER (Joseph). — « François Ponsard dans le *Journal des Goncourt* », mars-avril 1961, p. 117-118.
74. Numéro spécial 1948 : « La Révolution de février 1848 d'après les documents municipaux du Bas-Dauphiné ».
1^o « La transmission des pouvoirs municipaux : Vienne », p. 22-23.
2^o « La crise économique à Vienne », p. 24-28.
3^o GUILLARD (Henri). — « Après février 1848 l'état d'esprit dauphinois à Vienne et dans la région viennoise », p. 37-38.
75. SAUNIER (Docteur Joseph). — « Un homme de 48 : Marc Antoine Brillier, leader républicain dauphinois (1809-1888), ses origines familiales à Heyrieux », janv.-mars 1948, p. 236-243.
76. BIBLIOGRAPHIE : « Voyage en Icarie. Deux ouvriers viennois aux Etats-Unis en 1855 par Fernand Rude », mai-juin-juillet 1953, p. 1114-1115.
77. BATTIER (Joseph). — « En gare de Vienne le 2 février 1859 on entend Plon-Plon », juin-juillet 1959, p. 157-158.
78. BATTIER (Joseph). — « Charbons et métaux dans le sous-sol viennois », 1945, numéro de Noël, p. 19-20.
79. BATTIER (Joseph). — « Il y a cent ans... La grosse industrie métallurgique viennoise commence son déclin », oct. 1959, p. 19-21.
80. MOISSONIER (Maurice). — « Il y a cent ans... Quelques recherches sur la Commune en Dauphiné », janv.-févr.-mars 1971, p. 109-115.
81. DENIER (Docteur A.). — « Le Docteur Marc Colombat de l'Isère, initiateur de la phoniatry », mai-juin-juillet 1955, p. 1446-1450.
82. BATTIER (Joseph). — « Calvet-Rogniat, maire de Chamagnieu, historien de Crémieu ou des avatars d'un personnage à travers ses diverses bibliographies », janv.-févr. 1963, p. 98-102.
83. BATTIER (Joseph). — « Un érudit viennois oublié : Dupiney de Vorepierre (1811-1879) », nov.-déc. 1961, p. 56-59.
84. DENIER (Docteur A.). — « Généalogie du Professeur Prunelle », mai-juin-juillet 1961, p. 132-139.
85. GRENOUILLER (Jean-François). — « Quelques caractéristiques de la maison rurale aux Côtes d'Arcy », nov.-déc. 1974, p. 51-59.

86. BATIER (Joseph). — « Propos à bâtons rompus sur un déporté de bronze (la statue de Ponsard) », déc. 1946, p. 46-48.
87. BARRAL (Pierre). — « Pour qui votent les femmes à Vienne (Isère) », nov.-déc. 1954, p. 1327-1334.
88. « Le IX^e Congrès du groupe d'Evocations - Vienne, 11 juillet 1954 », oct. 1954, p. 1311-1312.
89. CHAPOTAT (Gabriel). — « Le Centre d'études archéologiques de Vienne », oct. 1962, p. 30-31.
90. GUILLARD (Henri). — « L'archéologue Albert Vassy n'est plus », août-sept. 1945, p. 3-4.
91. CHOMEL (Vital). — « Le Chanoine Pierre Cavard, historien du Bas-Dauphiné », nov.-déc. 1970, p. 34-41 (importante bibliographie) et *Compléments* à la bibliographie du Chanoine Pierre Cavard, oct. 1971, p. 7.
92. LECUTIEZ (Jean). — « Pierre Cavard et la Bibliothèque municipale de Vienne », nov.-déc. 1970, p. 42-45.
93. RUDE (Fernand). — « Quelques souvenirs sur le Chanoine Pierre Cavard », oct. 1971, p. 3-6.
94. LECUTIEZ (Jean). — BIBLIOGRAPHIE :
1° C.R. : « Le cloître de Saint-André-le-Bas à Vienne » (P. Vuilleumier, J. Deniau, J. Formigé, E.L. Albrand), 1947.
2° C.R. de « Vienne sous la II^e République », par Jean Lacroix, 1949, 80 p.
3° C.R. : « Le théâtre romain de Vienne », Jules Formigé, 1950.
4° C.R. : « L'église et le cloître de Saint-André-le-Bas à Vienne (1951) », janv.-févr. 1954, p. 1215-1216.
95. LECUTIEZ (Jean). — « Bibliographie viennoise », mars-avril 1954, p. 1244-1245.
96. BIBLIOGRAPHIE : « Vienne », janv.-mars 1972.

J.F. GRENOUILLER.

***Pensez à payer
le plus rapidement possible
votre Abonnement ⁽¹⁾
pour 1978***

- soit par C.C.P. ou chèque bancaire
- soit directement au S.I.

Nous sommes obligés désormais, en fin d'année, de procéder par voie de recouvrement postal, ce qui entraîne pour tous des désagréments et des frais supplémentaires.

Faites un effort, la vie de la Société des « Amis de Vienne » dépend de vous.

(1) Le montant de l'abonnement n'a pas varié depuis 1974...

