

BULLETIN

DE LA SOCIÉTÉ

DES

AMIS DE VIENNE

Société fondée en 1904



ARCHÉOLOGIE

HISTOIRE

GÉOGRAPHIE

PATRIMOINE

N° 96 - 2001 - Fasc. 4

SOMMAIRE

N° 96, 2001, 4

Pierre DOMEYNE - Thomas Platter à Vienne - Le premier récit de voyage d'un "étranger" à la fin du XVI ^e siècle	3
Renée BONY - L'emplacement des ports viennois à l'époque moderne	11
Jean-Yves ESTRE - Sur le chemin des mots	23
Jean-françois GRENOUILLER - Notes sur deux dessins de Stéphanie de Virieu	16
Renée BONY - L'embaumement d'un archevêque de Vienne en 1752	11
Les prochains rendez-vous	31
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 2002 : montant de l'abonnement au bulletin

Abonnement annuel normal 150 F./23 €

Retraités et étudiants 130 F./20 €

Abonnement de soutien 170 F./26 €

Prix de vente au numéro 40 F./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 20 F./3 €

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

BULLETIN

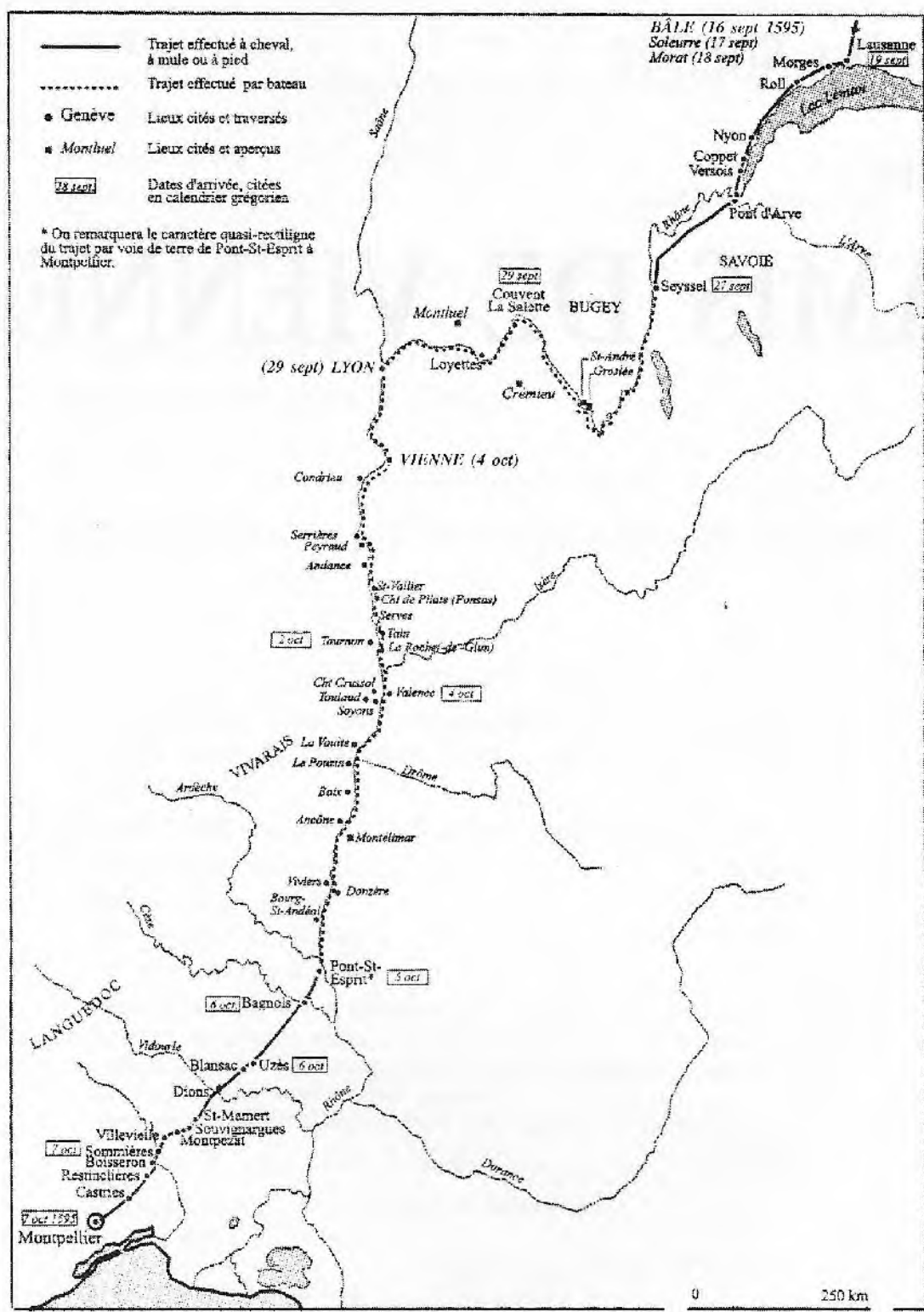
DE LA SOCIÉTÉ

DES

AMIS DE VIENNE

N° 96 - 2001 - Fasc. 4

*Le voyage plattérien, depuis Bâle,
puis Lausanne à Montpellier, septembre octobre 1595.*



Document tiré du "Siècle des Plattier"

Pierre Domeyne

Thomas Platter à Vienne

Le premier récit de voyage d'un "étranger"
à la fin du XVI^e siècle

Le siècle des Platter

La très intéressante étude de Nathalie Chomat parue dans ces colonnes : "L'image de Vienne à travers les récits de voyages (du milieu du XVI^e siècle au milieu du XIX^e siècle)" est muette sur l'un des premiers récits de voyage qui parlent de Vienne: celui du suisse Thomas Platter II, en 1595, c'est-à-dire un an avant celui de Monsieur de Villamont. Silence tout à fait excusable puisque, l'édition bâloise de la *"Beschreibung der reisen"* (1968) n'ayant pas été traduite en français, il a fallu attendre l'an 2000 et le monumental travail d'Emmanuel Le Roy Ladurie, *Le siècle des Platters*, pour découvrir ces récits de voyages. Il nous a paru intéressant de commenter cette vision inédite de Vienne, d'autant plus remarquable qu'elle est celle d'un "étranger"... On n'y fera pas de découverte sensationnelle, mais la "description" de Thomas Platter II peut aider à mieux comprendre l'image de Vienne à cette époque.

Thomas Platter, dit "Le Vieux" (1499-1582), mendiant et berger des montagnes suisses, connut un destin exceptionnel puisqu'il devint imprimeur et professeur, notable de la ville de Bâle. Cette notoriété lui permit de voyager et de permettre à son fils Félix (1536-1614) de suivre des études de médecine à Montpellier qui lui permirent de devenir un grand médecin et collectionneur. C'est leurs aventures et leurs pérégrinations qu'Emmanuel Le Roy Ladurie a racontées dans le premier tome du *"Siècle des Platter"* intitulé *Le mendiant et le professeur*.

Un demi-siècle plus tard, le même Félix offre à son jeune frère Thomas II de semblables études à Montpellier et un voyage d'initiation dans le sud et l'ouest de la France, ainsi que dans le nord de l'Espagne, semblable à celui qu'il avait lui-même entrepris et raconté sous Henri II. Ce sera *Le voyage de Thomas Platter* (1595-1599), deuxième tome de l'ouvrage de Le Roy Ladurie.

Une "petite" préface à son récit de voyage, paru en 1605, indique le dessein du jeune Platter : *"J'ai considéré avec application et attention ce qu'il y avait de plus remarquable parmi les paysages, villes, bourgs, villages, châteaux, maisons, fortifications et constructions, antiquités, places, cols, ponts, jardins, mou-*

lins, installations hydrauliques et fontaines, dès que le moment idoine et l'occasion me le permettaient ; j'ai fait des croquis et des dessins d'un grand nombre de ces sites... Tout ce qui s'est passé de mémorable pendant mon entier voyage, depuis le premier jour jusqu'à mon retour dans cette ville avec l'aide et la grâce de Dieu ; et comment j'ai voyagé chaque jour : tout cela, je l'ai consigné par écrit et résumé."

On peut penser que le projet de Thomas Platter II a été parfaitement mis à exécution : le récit est fort passionnant, très vivant, et toujours empreint d'une sorte d'humour distancié très "luthérien"... Ainsi Platter note-t-il dans sa préface : *"J'ai fait état des cérémonies des papistes, de leurs sanctuaires et de ce qui sert à leur religion. Mon but, en agissant ainsi n'était pas d'en parler avec éloge, ni de les approuver, ni de leur témoigner une haute estime. Mais c'est plutôt parce qu'on ne m'a rien montré d'autre, aux endroits en question. Et donc un lecteur protestant compétent pourra en déduire à quel point les papistes préfèrent -et de beaucoup- les choses passagères aux choses éternelles, et les choses inutiles et interdites à celles qui sont nécessaires au salut et permises."*

Le voyage en Rhodania

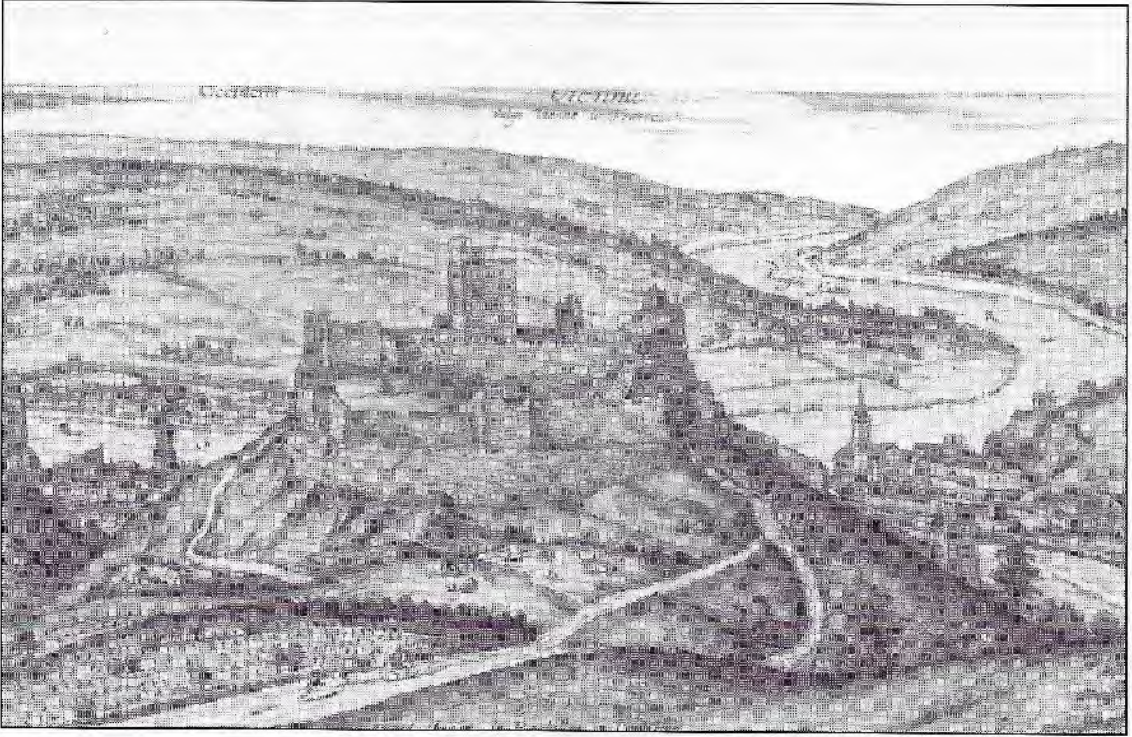
Le 16 septembre 1595, Thomas Platter II quitte sa bonne ville de Bâle pour un long périple qui doit l'emmenner jusqu'à Montpellier et Uzès en vue de quelques années d'études puis de pratique médicale. Il est accompagné par un "gentilhomme estudiantin", un certain Wolff, et par un marchand de Lausanne, Antoine Durant. Son itinéraire transhelvétique l'amène dès les jours suivants sur les territoires actuels de la Suisse Romande. Le 20 septembre, après avoir longé les rives nord du lac Léman depuis Lausanne, il arrive à Genève où il reste une semaine. Après un voyage en bateau sur le Rhône depuis Scyssel, il arrive sous les murs de Lyon le 29 septembre. Tours, pyramides, draperies et tapisseries, statues en plâtre, tonnelles de verdure témoignent encore de la récente visite du roi Henri IV, mais la ville est minée par la dysenterie, la "diarrhée rouge". Le tocsin des funérailles sonne sans arrêt. C'est à Lyon que Thomas règle les problèmes de lettres de change destinées à transiter de Lyon vers le Languedoc. Les trois voyageurs y resteront à peine trois jours... *"Enfin, avec une chance extraordinaire, car les bateliers n'étaient pas d'accord entre eux, nous sommes arrivés très tard à Vienne, à cinq lieues de Lyon (le 2 octobre). Il faisait nuit noire. On nous a ouvert les portes de la ville et nous sommes descendus à l'auberge de Sainte-Barbe¹."*

Vienne

La description de Platter commence ainsi : *"Cette ville s'appelle en latin Vienna, en français Vienne ; c'est la capitale de la seigneurie du Dauphiné. Celle-ci relève, en principe, de la souveraineté du fils aîné du roi, en vertu du*

1 - Il s'agit de la Porte de Mauconseil. Quant à l'Auberge de Sainte-Barbe, proche de cette porte, elle faisait partie des 48 logis répertoriés à l'époque. (Cf. Charles Jaillet : "les logis et hôtelleries dans l'histoire de Vienne, B.A.V. n° 74 et 75).

consentement, néanmoins, de ce monarque. Etre dauphin, c'est donc le rang le plus proche de la royauté. Car il suffit que le roi disparaisse et aussitôt le dauphin, qui tire son nom de cette province, s'installe à sa place et devient monarque à son tour. C'est ce qui fut ordonné en l'an 1330, sous le règne de Philippe de Valois, et ce règlement a été observé depuis lors."



Vienne et le château de Pipet. Gravure de Braun-Hogenberg, fin XVI^e

Suit un développement sur le "Dauphiné en général", ses limites géographiques et sur l'histoire de l'annexion française en 1350. Ensuite Platter revient sur son court séjour à Vienne :

La cathédrale Saint-Maurice

"Le matin du 3 octobre, j'ai visité la très ancienne église viennoise de Saint-Maurice. Il y a là des peintures d'autrefois, fort endommagées, ainsi qu'un escalier de vingt marches, large et haut. Le portail de l'église, quand on monte les marches, est remarquablement bien orné; il est flanqué de deux tours. Dans le chœur est enterré le cœur du dauphin François, fils de François 1^{er}, avec cette épitaphe en latin :

*Corpus abest, cor tantum adest, pars maxima nostri
Principis in coelo corporis umbra manet.
Domino Francisco, Fr(ancisci) I. regis Galliae Augustissi-
mo primogenito, Delphino Viennae, Britanniae, duci
Viennenses Moestissimi posuerunt V. Idibus Julii Anno D. XL. VII.*

Cela signifie ; Le corps est absent, seul le cœur est présent ; ce cœur forme la portion la plus distinguée de notre prince, qui lui-même est au ciel... A Monsieur François, fils premier-né du roi François 1^{er}, au dauphin, les Viennois

attristés ont érigé ce cénotaphe². »

Après ce rapide aperçu sur la cathédrale dont on peut penser qu'elle aurait mérité de plus amples commentaires (même s'il ne faut pas s'étonner qu'en bon réformé, l'auteur ne tienne pas à s'étendre sur les forfaits perpétrés par le Baron des Adrets...), Platter évoque ensuite Saint Crescent : *"Jadis évêque de Vienne et martyr. Il aurait été envoyé dans cette ville par l'apôtre Paul pour y prêcher le premier l'Evangile."*

Le centre

Suit la description du centre de la ville: *"A l'entrée de l'hôtel de ville se trouve, sur le côté, une grande vieille tour bâtie de grandes pierres de taille. On l'appelle la Tour d'Orange, car un prince d'Orange y fut emprisonné pendant vingt-deux ans. A proximité, il y a une salle où l'on joue la comédie³. Tout à côté, on a la salle du Conseil⁴, où sont présentées les très belles armoiries de la ville. A savoir un palmier vert, avec en dessous l'inscription suivante : Vienna civitas sancta, c'est-à-dire "Vienne la ville sainte". Ce qui est très commode, c'est qu'on peut visiter les endroits les plus remarquables de la ville pour ainsi dire d'affilée, en allant de l'un à l'autre, sans être contraint d'arpenter les rues. C'est ainsi qu'on passe directement de l'église Saint-Maurice jusqu'à la cour de l'évêché ; de là à l'Hôtel-Dieu, ensuite à l'hôtel de ville et enfin dans les "collegia" ou collèges⁵*

Sur un grand arc-boutant qu'on appelle "Arcum", on pouvait lire, près du sol, l'inscription suivante, gravée dans le marbre :

D.D FLAMINICAE VIENNAE TEGULAS AEREAS AURATAS
CUM ARPUSCULIS⁶ ET VESTITURIS BASIUM ET SIGNO CASTORIS
ET POLLUCIS CUM EQUIS ET SIGNO HERCULIS ET MERCURII.

[Ce texte latin détaille ce qu'une prêtresse impériale a donné, aux dépens d'une partie de ses biens, c'est-à-dire des plaques et tuiles tant en bronze que dorées avec des ornements divers, et certaines effigies d'Hercule, de Mercure ainsi que de Castor et Pollux avec leurs chevaux... On a là une vieille inscription romaine. Elle indique bien que les Romains ont fait résidence en ce lieu].

Platter évoque ensuite les deux châteaux de la ville *"vis-à-vis l'un de l'autre et perchés sur de hauts rocs"*, à savoir La Bâtie et Pipet, ainsi que quelques autres châteaux de la région, une "chapelle souterraine" non localisée et une source jaillissante. Confirmant une tradition ancienne que Chorier lui-même rapporte, il est ensuite question, de l'autre côté du Rhône, de "grandes gale-

2 - C'est en souvenir du titre de Dauphin qu'Henri II, devenu roi, donna à la ville le cœur de son frère mort à Tournon en 1536, à 19 ans.

3 - Ce détail confirme bien l'existence d'une salle de théâtre à cette époque, à l'emplacement choisi plus tard par Schnyder.

4 - La maison des Canaux.

5 - Ce pluriel désigne probablement ceux de Saint Maurice ou l'ancien collège sis à la Maison de Mule puisque le nouveau ne sera entrepris qu'en 1607.

6 - Il faut lire CARPUSCULIS (de CARPUSCULUM). Cette inscription est relevée par de nombreux auteurs, en particulier par Chorier dans "Les Antiquités de la Ville de Vienne".

ries sous terre, dans la montagne, tellement hautes et larges qu'on peut y circuler à cheval". Platter n'en propose aucune explication⁷.

Platter est également l'un des premiers, avec Villamont, à décrire les moulins de la Gère ("curiosité" viennoise largement exploitée par les récits de voyage postérieurs) : *"A Vienne, il y a quatre beaux moulins, très ingénieux. Les lames de rapière qu'on y forge sont célèbres. La première roue de moulin actionne quatre soufflets en divers endroits; la deuxième met en mouvement un gros marteau dont le maître peut contrôler le rythme, lent ou rapide; la troisième fait mouvoir cinq pierres à aiguiser différentes, chacune plus fine que l'autre, sur lesquelles on polit les lames d'épée. Toutes ces lames passent ainsi à tour de rôle par les mains de huit maîtres successifs, avant d'être complètement au point: elles sont tenues à très haut prix dans la France entière."* ... Renseignements fort intéressants, on le voit, sur la méthode en vigueur à l'époque et qui confirme les nombreux récits postérieurs.

La légende de Pilate et les lions de Saint-Pierre

A propos du pont sur le Rhône, Platter apporte sa contribution à la légende de Pilate : *"...Il n'a que deux arches et l'eau, par en dessous, serait extrêmement profonde, car c'est à cet endroit que Pilate, aux dires de plusieurs personnes, aurait péri par noyade...Ce même Pilate serait né sur une colline, pas bien haute, qui est située vis-à-vis de la ville. Cesar Tibérius Gracchus aurait construit le pont en question, ainsi que deux châteaux aux deux côtés de la ville, en l'année 3790 depuis la création du monde, c'est-à-dire 180 ans avant le Christ..."*

Après la soupe du matin⁸, nous sommes partis en bateau sur le Rhône qui coule le long de la ville. Et là, devant la porte du rempart, celle qui donne sur le Dauphiné, nous avons vu une pyramide, espèce de tour pointue en pierre de taille, à base rectangulaire. Le bâtisseur de cette pyramide, paraît-il, c'était Pilate ! On prétend qu'il l'avait construite pour le compte d'un Romain en guise de tombeau. Ou bien, selon d'autres personnes, en guise de but et de borne pour les Romains. D'autres encore appellent cela la maison de Pilate. A les en croire, Tibère aurait installé là cet édifice comme s'il s'agissait d'un signe, pour montrer que la maison de campagne de Pilate s'élevait précisément à cet endroit.

*Près de l'église Notre-Dame, à l'extérieur, en hauteur, un grand rond annulaire, en couleurs, est tracé sur le mur. On y lit les mots suivants: C'est le pommeau du sceptre de Pilate."*⁹

Platter achève sa description de Vienne par un rapide aperçu sur l'église Saint-Pierre : *"Près de l'église, dans le cimetière, se dressent trois lions de pierre extrêmement grands. On ne peut plus lire l'inscription qui est dessus à cause*

7 - Sont-ce les aqueducs dont parle Chorier au § IX des "Antiquités et qui, selon une légende qui a encore la vie dure, communiqueraient par un souterrain sous le Rhône avec la rive gauche ?

8 - Platter quitte Vienne le matin du 4 octobre. Il sera resté dans cette ville 2 nuits et un seul jour plein pour les visites.

9 - Sur cette tradition, en partie issue de la "Légende Dorée" de Jacques de Voragine, cf. l'étude de Nathalie Chomat : "Pilate et sa légende à travers le regard pérégrin".

de sa vétusté. Les gens disent qu'on a trouvé ces lions sur place, au temps du déluge, et qu'on les a érigés là aux fins de commémoration."

Le regard d'un réformé

Ainsi s'achève la courte visite de Thomas Platter à Vienne. Quand on lit les pages passionnantes consacrées à Marseille (avec notamment une étude irremplaçable sur les rites de la communauté juive), sur Avignon (ville déjà marquée par le théâtre avec les Italiens...), Montpellier ou Toulouse, on ne peut manquer d'être un peu déçu. D'abord, le voyageur suisse ne s'attarde longuement sur aucun des monuments qui feront la renommée de Vienne. Ni le Palais Delphinal, ni le Temple d'Auguste et de Livie, ni Saint André le Bas... Sans doute son trop court séjour ne lui a-t-il pas permis de tout voir. Sans doute aussi, comme le suggère ironiquement la préface, ne lui a-t-on "*rien montré d'autre*" ! D'autre part, l'intention de Platter n'était-elle pas de laisser "*le lecteur protestant compétent*" seul juge de ces descriptions ? N'y a-t-il pas quelque sournoise jubilation de l'auteur à feindre une froide objectivité en racontant l'obscur légende de Pilate, par exemple, pour mieux en faire ressortir le ridicule ?

En revanche, le plus surprenant, pour un lecteur d'aujourd'hui est son silence sur la situation politico-religieuse de la ville de Vienne, en 1595 : Platter arrive six mois après la reddition de Vienne, bastion de la Ligue, une des dernières villes du Royaume à reconnaître Henri IV, qui connaît enfin une période calme après trois décennies de troubles. Le bailli De Leyssins et le Sieur de Disimieu, gouverneur de la Bâtie, ont donné les clés de la ville à Alphonse d'Ornano et à Pomponne de Bellièvre. Le 24 Avril 1595, à Lyon, est signé par le Duc de Montmorency, Pair et Connétable de France, et par Bellièvre, le document qui stipule, entre autres, "*qu'il ne se fera, en ladite ville de Vienne et faubourg d'icelle, aucun exercice de religion, si ce n'est catholique, apostolique et romaine*". Le même jour, Montmorency¹⁰ s'est rendu à Saint-Maurice et y a entendu un Te Deum. Les Viennois se réjouissent "*en remerciement à Dieu de leur délivrance et du rétablissement de leur ville en l'obéissance de sa Majesté*"¹¹.

De tout cela, pas un mot chez Platter... A la réflexion, est-ce si étonnant ? L'actualité immédiate, si elle est souvent présente (comme, par exemple la visite d'Henri IV à Lyon, chez Platter) n'est jamais de règle dans le récit de voyage qui ne se confond pas tout à fait avec la chronique journalistique... D'autre part le catholicisme triomphant n'était pas de nature à réjouir un luthérien antipapiste comme Platter... De même, on conçoit qu'il ne s'étende pas sur les exactions huguenotes ni qu'il fasse une quelconque allusion à la victime de Calvin, le malheureux Servet, qui fut jugé et brûlé en effigie, quarante-deux ans plus tôt dans cette ville ?

10 - On retrouve le Connétable, chez Platter, un peu plus bas, à hauteur de Tournon, avec cent chevaux en direction du sud.

11 - Sur tous ces événements, cf. le livre de P. Cavard sur la Réforme.

Ces réserves faites, le récit de Thomas Platter II reste un exemple unique, du moins à notre connaissance, de “regard étranger” sur Vienne, regard d’un jeune homme cultivé, voire érudit, éduqué dans l’esprit de la Réforme et découvrant le Royaume de France, à la fin du XVI^e siècle.

Références Bibliographiques :

- Emmanuel Le Roy Ladurie : *Le voyage de Thomas Platter (1595-1599)*, tome II du “Siècle des Platter” (Fayard, 2000)
- Nicolas Chorier : *Antiquités de la ville de Vienne* (Edition de 1828)
- Pierre Cavard : *La réforme et les guerres de religion à Vienne* (Blanchard, 1950)
- Charles Jaillet : Les logis et hôtelleries dans l’histoire de Vienne (Bulletin de la Société des Amis de Vienne, n°74 et 75)
- Nathalie Chomat : L’image de Vienne à travers les récits de voyage, du milieu du XVI^e siècle au milieu du XIX^e siècle. (B.S.A.V. n° 93, fasc. 4, 1998)
- Nathalie Chomat : Pilate et sa légende à travers le regard pérégrin (B.S.A.V, n° 95 Fasc. 1, 2000)

Renée Bony

L'emplacement des ports viennois à l'époque moderne*

Les premiers ports (n^{os} 11 et 12 du plan)

Si le Rhône qui longe Vienne est la cause de bien des difficultés (inondations, traversées pénibles du fleuve après la chute du pont ...), il a facilité aussi l'essor du commerce ; mais il convenait alors d'aménager des points d'accostage : des ports. Dès le moyen-âge, on comprend l'importance d'un tel aménagement. Une charte de 1034 cite le premier port connu ; un certain Aldeunda donne une vigne à l'église Saint-Maurice : les limites en sont d'une part le Rhône, d'autre part une terre de Saint-Maurice qui s'étend contre le port public jouxtant la ville. Nous pouvons le situer sans crainte d'erreur vers le couvent des Jacobins de l'époque moderne aux environs de la place de l'Ecu. Ce port est aussi un élément significatif de la reprise du commerce. Est-ce ce port qui est nommé dans un diplôme de Frédéric II, daté de Bâle le 23 novembre 1214 ? Le port et d'autres biens dans la ville, sont alors donnés en garde à l'archevêque de Vienne Humbert et à son chapitre de Saint-Maurice. La mention de ce port coïncide avec les foires accordées en 1211. Il faut attendre mars 1313 pour avoir quelques précisions supplémentaires : la vente faite par Jeanne, veuve de Guillaume de Serpaize, concerne une maison située en la paroisse Saint-Pierre-entre-Juifs, sur la Grande-Rue vers le port Gondrand ; c'est un second port, près de la place du Jeu de Paume actuelle.

Les ports sont jugés dangereux lors de conflits car ils peuvent faciliter l'entrée d'ennemis. Aussi y a-t-il des portes afin de fermer ces ouvertures sur l'extérieur. En Juillet 1562, lors des guerres de Religion, le gouverneur fait fortifier les portes de ville et également les ports de la cité. En 1585, lors d'un autre conflit, toutes les portes, même celles des ports, sont fermées à clef.

Il faut cependant attendre jusqu'au XVII^e siècle pour avoir une liste exhaustive de tous les ports. Le parcellaire, cadastre rédigé en 1646, en mentionne

* Extraits de la thèse "Urbanisme à Vienne du XVI^e au XVIII^e siècle" par Renée Bony.

huit depuis le quartier de Saint-Sévère jusqu'à l'abbaye de Saint-Pierre, auxquels il faut ajouter les trois ports le long de la Gère. Sans doute ce nombre n'était-il pas considéré comme suffisant, car un de ces ports est une création récente. Quelques ports avaient déjà disparu avant 1646, mais ils étaient mal situés dans la ville. Tous ces ports avaient-ils une même importance ? Les modifications urbaines, dues à la création du quai du Rhône, verront-elles la disparition de quelques ports ? Une analyse plus approfondie permet de mieux souligner la spécificité de ces ports viennois.

La photographie de l'infrastructure portuaire donnée par le parcellaire à une époque précise laisse dans l'ombre ces ports qui disparaissent ou ce port qui est créé. En fait, nous savons avec certitude que deux ports disparaissent. Peut-être conviendrait-il mieux d'écrire "deux endroits où les bateaux peuvent s'amarrer", car il semble que les aménagements portuaires soient toujours restés à un stade des plus primitifs. Ils ont déjà disparu au milieu du XVII^e siècle. Mais les consuls aimeraient les rétablir en 1672 : l'un est "*au fauxbourg du costé de la porte de Lyon, autres fois a este un port proche de la tour de Malconseil (n° 11 du plan), il sera remis comme autres fois pour la commodité des habitans qui sont en ces quartiers*". Le second se trouve "*devant la chapelle Saint-Anthoine dans ledit fauxbourg un port appelé port Saint-Anthoine (n° 12 du plan) qui est entièrement ruiné*"... Il "*est le premier port que les batteaux peuvent décharger leurs marchandises venant du costé de Lyon*". Ni l'un, ni l'autre ne seront en fait réparés, car d'usage trop restreint, et les travaux exigent des dépenses excessives. Leurs accès au Rhône vont par ailleurs être gommés : les consuls donneront aux Antonins les deux petits passages entourant leur parcelle pour la reconstruction de leur maison. Il ne reste plus aucun témoignage du port de Malconseil.

Les consuls jugent toutefois obligatoire la construction d'un port en 1627, non pas à cause du nombre de ports jugés insuffisants, mais pour une raison de sécurité. Ce nouveau port est situé à l'est du pont de Gère, il communique avec la rue Cuvière, proche de la rue de l'Eperon. Il est considéré comme important : "*lorsque le Rosne inonde... a l'abry du danger qu'il y a quand le fleuve du Rosne est desborde, ny ayant point de lieu plus propre*". Ce port a disparu de la topographie actuelle.

Le port des Môles ou port de la Mulle ou port de l'Écu (n° 1 du plan)

Quels sont les autres ports ? Deux des ports les plus importants se rencontrent au nord de la cité. D'après Chorier, "*les deux ports les plus fréquentés auxquels abordent d'ordinaire les bateaux qui remontent, et ceux qui redescendent, sont au même endroit. L'un d'eux à le nom de port des Môles*". Il prend par la suite le nom de port de la Mulle, puis le port de l'Écu. Puis avec l'installation d'un logis appelé la "mulle", le port prendra le nom du logis. Au XVIII^e siècle, la dénomination du port change une dernière fois : le nouveau logis important de ce quartier étant le logis de l'Écu, le port s'appellera dorénavant "port de l'Écu". Ce port est l'un des plus importants jusqu'au début du XVIII^e siècle : les registres consulaires notent que presque tous les visiteurs de marque débarquent ici. En effet, il est bien situé et permet à ces

grands personnages de faire une entrée spectaculaire près du centre-ville. Ainsi le 12 octobre 1528 arrivent le duc de Ferrare et "dame" Renée de France ; on tapisse alors le port et on ajoute le blason de la duchesse. En 1654, le prince de Conti s'embarque ici et décide de coucher à Condrieu.

N'imaginons pas un aménagement portuaire gigantesque ; il se révèle sommaire : un degré de pierre descend vers le Rhône ; la maison possédée par Joseph Trilliard surplombe l'entrée de ce port : *"sous laquelle maison est le chemin audit port des Mulles est pour aller au Rosne"*.

L'importance de ce port est jugée telle qu'il est réparé assez souvent. La construction du quai du Rhône en 1767 ne va pas le supprimer : il est réaménagé de la même manière qu'un port voisin : *"en construisant le susdit mur, on observera deux passages voûtés ; l'un vis-à-vis l'endroit nommé vulgairement le port de l'Ecu, et l'autre vis-à-vis le port des Jacobins. Chacun aura quinze pieds de largeur entre le dedans en dedans de ses culées, dix-huit pieds de hauteur de pieds droits (compris les fondations qui seront assises sur le radier ou terrain ferme à la hauteur des basses eaux) ; ils seront fermés en plein cintre, auront sept pieds et demi d'épaisseur de culée au delà du mur de quai"*. La description de la constitution de ces culées est minutieuse ; on utilisera comme matériau la pierre provenant de la carrière de Couzon.

Ce port disparaît lors des réaménagements des quais, qui a eu lieu quelques années auparavant.

Le port de la Pêcherie ou des Jacobins (n° 2 du plan)

A quelques pas se voit le port de Pêcherie ou port des Jacobins. Ce nom rappelle d'abord que les pêcheurs accostaient souvent à cet endroit, car le produit de leur pêche était vendu sur la place de la Pêcherie, au débouché du pont de Gère reconstruit au milieu du XVI^e siècle. Le port prend ensuite le nom du couvent voisin des Jacobins. D'après le parcellaire, ce n'est qu'un médiocre espace entre deux maisons.

Ce port sera reconstitué, lors de la création du quai du Rhône. Le nouvel accès se fera par un passage voûté identique à celui du port de l'Ecu (cf. port de la Mulle). Pour amarrer les bateaux, des boucles de fer sont scellées dans le mur du quai.

Ce port disparaît lors de l'aménagement de la place Saint-Louis, mais il n'est plus utilisé depuis de nombreuses années.

Le port des Étuves ou port du Mouton ou port de la Coupe (n° 3 du plan)

De l'autre côté de la Gère, le premier port rencontré est rebaptisé sans cesse au fil du temps: appelé port des Étuves au moyen âge (il y avait dans les environs immédiats des étuves fort célèbres), il prend très vite le nom de port du Mouton (une maison proche était dénommée maison du Mouton). Ce n'est qu'au XVIII^e siècle qu'il devient le port de la Coupe en souvenir

d'un fameux logis connu dès le XV^e siècle. Il se trouve au sud du clos de l'abbaye de Saint-André-le-Bas, à l'extrémité méridionale de la place du Jeu de Paume actuelle.

Le port de Échelles ou port Plantier (n° 4 du plan)

Proche de ce port au nom changeant, voici le port des Échelles ou port Plantier. Il est desservi par la petite rue parallèle à la Grande-Rue. Lors d'une visite d'ensemble des ports effectuée en 1672, il est considéré comme intéressant pour *"la commodité qu'il donne a tous les habitants de ce quartier"* ; cette visite spécifie à chaque fois l'intérêt de chaque port : dans le cas du port des Échelles, il n'est pas noté que les bateaux chargés de marchandises s'y amarrent, le port étant trop modeste pour être utilisé dans ce but. Cela éclaire peut-être la décision des consuls qui préconisent un avant port pour faciliter l'amarrage des gros bateaux. Ce port disparaît lors de la construction du quai du Rhône au milieu du XIX^{ème} siècle.

Il est construit à l'extrémité d'une ruelle qui permet la communication entre le port et la Grande-Rue. C'est un port secondaire utilisé pour les *"usages journaliers qui peuvent arriver"* et pour les incendies.

Le port Camazot ou du Roy ou port de Saint Ferréol ou port Neuf (n° 5 du plan)

A quelques dizaines de mètres plus au sud de la cité, il y a un port beaucoup plus important ; l'appellation de ce port change aussi souvent : port Camazot, ou du Roy, ou Saint-Ferréol, ou port Neuf. Il est en réalité le seul véritable port digne de ce nom. Dès le début du XVII^e siècle, les consuls ont compris l'utilisation d'un port vaste et bien desservi. Le 21 juin 1613, le port Camazot, joignant la porte du Pont-du-Rhône, est réparé car il est utile pour le déchargement du sel, ce qui n'empêche pas la création d'un port dit port Neuf grâce à une transaction avec les chanoines de Saint-Maurice, ce nouveau port touchant et empiétant sur leur territoire dans le Cloître de Saint-Maurice.

C'est ce dernier port, tellement proche du précédent qu'ils ne seront bientôt considérés que comme un seul et unique port, qui sera sans cesse aménagé, car une place, la place du Til (place Pichat) permet un stockage provisoire des denrées qui arrivent. Le rôle de cette place avait déjà été apprécié au XVI^e siècle lors des réparations du pont du Rhône.

Ce port est considéré comme *"l'endroit le plus propre pour la descharge des batteaux qui viennent de Lyon chargez de marchandises et y tient en cet endroit comme estant le plus commode"*. Ce port Neuf est agrandi dès septembre 1613, avec l'achat d'une maison ruinée au prix de 30 livres pour *"faciliter le deschargement du sel dans ladite ville"*.

Les réparations se succèdent sans cesse, le rôle économique de ce port étant considérable. Mais les crues du Rhône endommagent souvent les installations. Dans un devis de 1672 où tous les ports de Vienne sont cités, les

travaux estimés pour ce port coûtent le quintuple des autres : 10.000 livres. Ces projets de rénovation ne seront pas réalisés en raison de leur coût trop élevé. Faute d'argent, les consuls se contentent de réparations de fortune.

La dramatique inondation du Rhône en 1711 le détruit totalement. Si d'autres ports sont réparés relativement rapidement, il n'en sera pas de même pour le port Neuf. Il n'est décidé de le réparer qu'en 1723, en même temps que le port du Mouton. Les consuls réitèrent leur demande en 1730. L'intendant propose une aide financière pour les travaux en 1731 et un devis est présenté la même année. Une adjudication a lieu pour des réparations à effectuer au port Neuf et à celui d'Ecorchebœuf au prix de 8.440 livres en 1732.

Si des réfections sont entamées pour le port d'Ecorchebœuf, ce n'est toujours pas le cas pour le port Neuf, car un nouveau devis est proposé. Le 6 juillet 1739, une délibération consulaire annonce publiquement le bail à prix-fait des réparations. L'adjudication définitive est enlevée, par le sieur Bonnevey pour 5.890 livres.

Mais les travaux ne sont pas pour autant entrepris, car un nouveau devis est préparé avec un plan le 6 juillet 1742. Les travaux sont estimés à 8.723 livres 3 sols. Les difficultés sont innombrables, car il est décidé d'agrandir le port aux dépens de parcelles appartenant à des particuliers. Les expropriations réclament de longs pourparlers. Un traité est finalement signé le 27 février 1749 entre les consuls et des chanoines du chapitre de Saint Maurice. Il sera pris cinq toises et demie du jardin dépendant de la chapelle de Tyattard et le mur du Cloître sera refait. Le dédommagement s'élève à 150 livres. La maison et le jardin dépendant de la chapelle du Saint-Esprit seront touchés, de même qu'un jardin dépendant de la chapelle Notre-Dame. La façade de la maison Vaulserre sera reconstruite après un alignement qui prendra 2 toises $1/4$; la façade sera rebâtie avec les matériaux sauvés lors de la démolition ; m. de Vaulserre aura droit à un dédommagement de 100 livres. Une petite partie du jardin du sieur Jolliand sera prise et le mur de clôture sera réédifié ; les consuls veulent un port parfait, sans décrochement inesthétique. Pour ce faire, une petite pièce de feu sieur Remillier sera détruite et ses héritiers recevront 50 livres, payées avec les matériaux provenant de la démolition. Enfin, il y aura encore quelques alignements secondaires.

Il faut attendre l'ordonnance de l'intendant le 23 avril 1750 pour que le devis soit enfin annoncé, devis dressé en 1742. Il est très précis, comportant un plan et de nombreuses mesures.

Le devis de 1742 signale que *"l'intervalle qu'occupoit anciennement le port de St Ferréol sur la rive du Rhône ... étoit de dix neuf toises de longueur sur laquelle étoit pratiquée une rampe précipitée (une forte pente) par conséquent peu commode pour descendre vingt deux pieds de hauteur. On a voulu le rétablir non seulement sur un aussy mauvais dessein, mais il paroît qu'on ne s'attachoit pas encore à former un ouvrage de durée"*. Ces premiers travaux sont jugés bien insuffisants : la déclivité de la rampe est toujours trop forte. Lorsque le Rhône est au plus bas, les eaux frôlent les limites de ce port récemment réparé. De plus, les pieux sont peu nombreux et pas assez enfoncés.

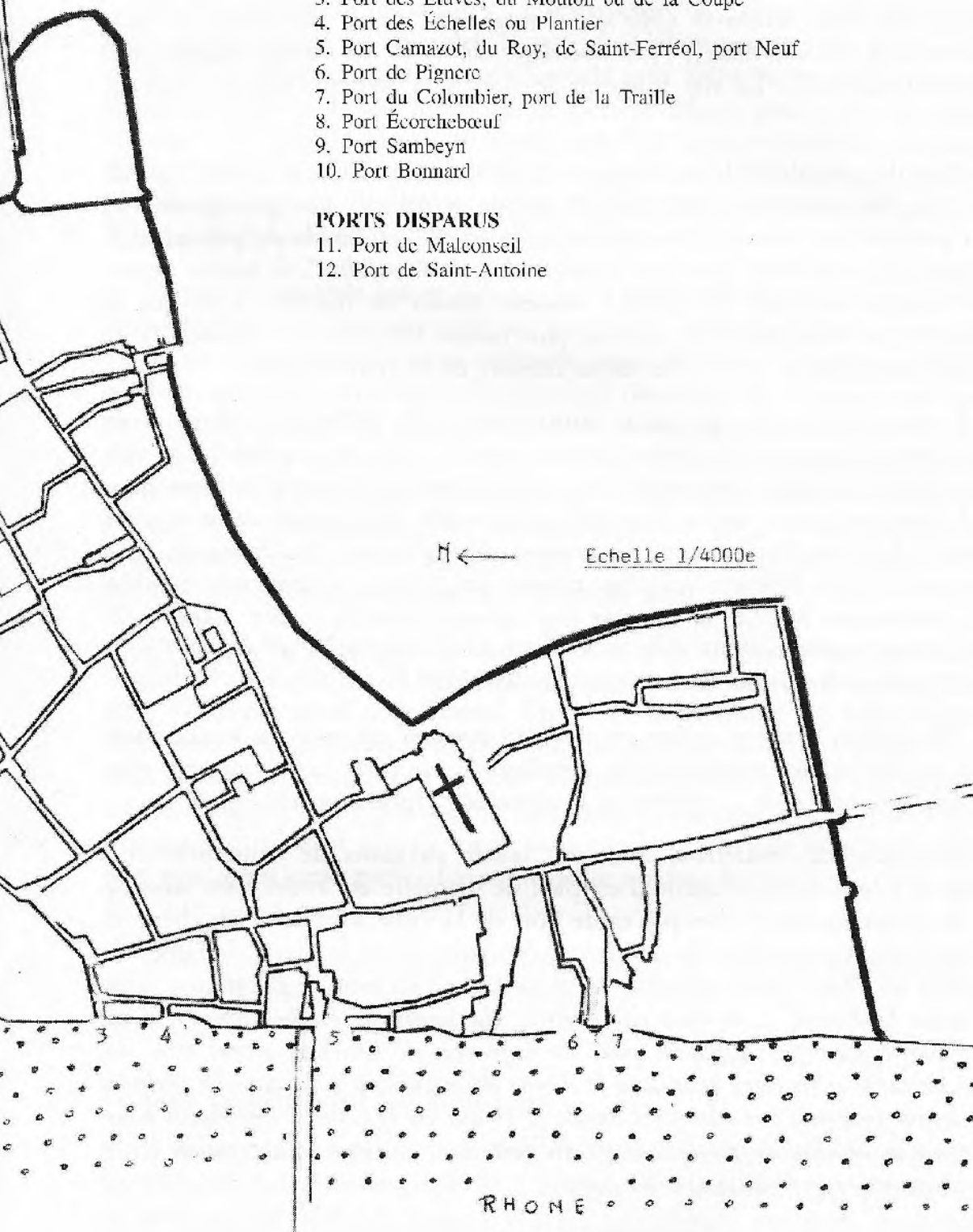


PORTS EN 1646

1. Port de la Mulle, des Môles ou de l'Écu
2. Port de la Pêcherie ou des Jacobins
3. Port des Étuves, du Mouton ou de la Coupe
4. Port des Échelles ou Plantier
5. Port Camazot, du Roy, de Saint-Ferréol, port Neuf
6. Port de Pignere
7. Port du Colombier, port de la Traille
8. Port Écorchebœuf
9. Port Sambeyn
10. Port Bonnard

PORTS DISPARUS

11. Port de Malconseil
12. Port de Saint-Antoine



Le nouveau port est élargi : *"ce port contiendra vingt sept toises de longueur en tout sur laquelle seront ménagées deux rampes de formes inégales ; la rampe d'amont aura neuf pieds de largeur a son entrée vers la plateforme et vingt et un a son extrémité. Celle d'aval neuf pieds vers la plateforme et douze seulement a son extrémité". "Les abordages au bout des rampes auront trois gradins (marches)".* La rue longeant le port sera soutenu par un mur de terrasse.

Afin de consolider le sous-sol, on enfoncera des "pilotis" (pieux) placés *"en trois files espacées de deux pieds de milieu en milieu"*. Un grillage de bois sera posé sur ces pilotis. On réutilise le "pilotage" (ensemble de pilotis) et le grillage déjà construit *"quoique suspecté de peu de solidité"*. Il faudra cependant encore enfoncer un peu les anciens pilotis de manière à ce que le grillage reste au-dessous des eaux les plus basses. Un système de pilotis et de grillage similaires se verra près de la maison de la veuve Gabet.

L'espace vide entre les pieux surmontés de la grille sera *"dragé et les décombres, vases et sables enlevés autant profond qu'il sera possible"*. Ce vide sera temporaire car il *"sera rempli avec une maçonnerie formée d'un béton composé d'un tiers chaux vive et deux tiers gros graviers dans lequel seront noyés et battus a la dame (instrument) des moëlons de roche dure"*. Au-dessus de cette maçonnerie qui s'élèvera jusqu'au niveau du grillage, s'étendra le remblai qui proviendra *"tant de la rue que l'on abaissera que du jardin Gonon"*, *"le surplus sera jetté et déblaié dans le Rhône mais a vingt pieds de son bords pour qu'ils puissent être entraînés a mesure par ses eaux"*.

"On laissera tasser et asseoir ces remblais pendant six mois au moins, après quoi on fera sur les rampes, sur les abordages et sur toute la rue un pavé avec moëlons de roche dure ... affermy a la demoiselle" (instrument).

La qualité des matériaux n'est pas laissée au choix de l'entrepreneur : pieux et pilotis sont en chêne d'un pied de diamètre et *"armés d'un sabot de fer de quatre branches"*. Les pièces de bois de la grille sont aussi en chêne et le devis décrit avec force détails leur particularité. Pour la pierre de taille, on réutilise les *"blocs qui se trouvent sur le port, ceux du mur de clôture qui joint à l'église St Ferréol ... et ceux des murs ... du jardin de l'abbé Gonon ; et si cette partie n'est pas suffisante pour la perfection de l'ouvrage seront tirés des blocs de taille et moëlons brut dans le Rhône des ruines du pont dans les endroits qui seront indiqués par Mrs les Consuls ... ce qui est également intéressant pour épargner la dépense du rétablissement du port, pour faciliter la navigation gênée et dangereuse depuis la chute du pont"*.

Ce devis préparé par l'ingénieur des Ponts-et-Chaussées de la province du Dauphiné, Rolland, exige quelques modifications : il faut consolider le sous-sol côté terrasse du sieur Révillon. Sébastien et Étienne Bruyat, tous deux maçons, offrent la meilleure somme pour refaire ce port le 8 août 1745.

Ce port, comme tous les autres ports le long du Rhône, va disparaître au milieu du XIX^e siècle lors de la construction du quai du Rhône.

Le port du Colombier ou port de la Traille ou port Saint-Pierre (N° 7 du plan)

Ce port évince-t-il les autres ? Le port voisin de Pignere n'est plus signalé au XVIII^e siècle. En revanche, le port du Colombier ou port de la Traille va devenir indispensable. Il est aussi appelé port Saint-Pierre, car il jouxte le jardin de l'abbaye. Il sert un temps de port de départ pour sortir au sud de Vienne ; en 1663, le prince de Conti arrivé de Lyon en carrosse, embarque ici sur un bateau et poursuit son voyage jusqu'à Condrieu. Quelques problèmes surgissent en 1630, lorsque l'abbé de Saint-Pierre veut couper le chemin et s'approprier l'emplacement.

Ce port est souvent utilisé comme port d'embarcadère pour le bac à traile, toutes les fois qu'il est impossible de traverser le pont du Rhône, c'est-à-dire lorsqu'une des arches du pont s'effondre dans le fleuve. Un bac à traile est établi le temps des réparations. L'affermage (location) de ce moyen de transport suit en général de quelques jours la chute partielle du pont. Lors de travaux au pont du Rhône en 1655, le sieur Livet se propose d'établir une traile que seuls les étrangers paieront, et il décide d'entretenir et la traile et le port, tout en fournissant les bateaux. Mais en 1672, le bac devient une nécessité absolue, étant le seul lien entre les deux rives. Jusqu'en 1829, ce bac fait la navette, unique lien avant le nouveau pont.

En 1635, le fermier du bac à traile veut planter un poteau, pour placer la corde de la traile sur la terrasse de monsieur de Maugiron qui, bien qu'absent, s'insurge contre cette liberté. En 1697, le problème est définitivement réglé, non sans mal, monsieur de Vallin refusant de céder une partie de son jardin pour l'aménagement du port d'embarcadère. Un plan des lieux est même dressé. Comme il s'oppose tout aussi fermement à ce que l'on passe par son jardin, allant jusqu'à murer la porte, la police doit intervenir, démurant peu après cette porte. La corde passe en fin de compte quand même dans son jardin.

La rue du Rhône est appelée au XIX^e siècle rue du Bac en souvenir de ce port de la Traille.

Le port Écorchebœuf (n° 8 du plan)

Si trouver des ports le long du Rhône paraît logique, utiliser un port sur la rivière de Gère semble difficile à comprendre d'autant plus que le lit de la Gère est peu profond. Comme il a été déjà signalé, ces ports ont un rôle très secondaire, sauf lorsqu'il y a une crue du Rhône. Un port, appelé Écorchebœuf, est installé dès le moyen-âge, semble-t-il, à côté de l'abbaye de Saint-André-le-Bas, près de l'abattoir. Mais si la crue du Rhône est véritablement catastrophique, ce port qui permet malgré tout le déchargement des marchandises, peut être lui-même dangereux. Aussi les Viennois cherchent-ils une parade.

Le port Sambein (n° 9 du plan)

Ils décident simplement de créer un nouveau port en amont de la Gère. L'emplacement est choisi avec soin : *"laquelle place et ledit pont auvoient esté visités par M. de Disimieu (gouverneur de la ville) les sieurs Consuls et ledit juge de la ville et ont veu et recogneu la commoditté et incommoditté du port"*. Maître Mathieu serait *"dégrévé pour la place qu'on veult prendre"*. Les propriétaires voisins doivent contribuer à sa création. On décide d'abord de lui présenter un dédommagement de 90 livres. Le 18 février 1627, l'achat est conclu : la ville paie 50 livres et les voisins déboursent une somme équivalente. On lui donne plus tard le nom de port Sambein en souvenir d'une famille puissante ayant habité dans les environs.

Le port Bonnard (n° 10 du plan)

Si le Rhône devient vraiment dangereux, il reste encore le port Bonnard qui se trouve près du pont de Saint-Martin. Son accès se fait par la Maison de Fleury Nodin, au milieu du XVII^e siècle, *"subz laquelle maison est le portal et entrée dud. port Bonnard pour aller à l'eau"*. Ce passage sépare les *"deux grands bas"* utilisés par la tannerie de demoiselle Charlotte Bourge en 1750. Lors de l'inondation dévastatrice de la Gère du milieu du XVIII^e siècle, le pont doit être réparé. Malgré les siècles, une arcade donnant sur la rivière rappelle l'ancien port.

Conclusion

Tous ces ports ont une physionomie identique comme nous l'apprennent les nombreux devis du XVI^e au XVIII^e siècle : l'installation est rudimentaire. Il s'agit d'un escalier de cinq à sept marches limité par deux murs. Le port Neuf montre une rampe, comme le port des Jacobins après la reconstruction du quai de Gère dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle. Si les réparations sont si fréquentes, les consuls en portent en partie la responsabilité à cause de travaux trop rapides (murs pas assez profonds, pilotis chargés de les consolider insuffisamment enfoncés...). Le Rhône, il faut le noter, n'est pas un fleuve tranquille : la crue de 1711, par exemple balaie tous les ports déjà bien chancelants. L'attention continuelle des consuls montre toutefois l'intérêt qu'ils leur accordent.

Tous ces ports n'ont pas une importance égale. Les travaux de réparations sont particulièrement précieux en ce sens pour en juger. Les consuls désirent réparer tous les ports en 1676 ; faute de moyens financiers ils optent pour les ports principaux. Le port de la Mulle ou de l'Écu a toujours eu une importance réelle : bien des visiteurs arrivant à Vienne par bateau débarquent ici, aussi bien au XVI^e siècle qu'au XVIII^e siècle. Le port Saint-Ferréol prend, quant à lui, un intérêt grandissant au XVII^e siècle, grâce à une place proche qui peut servir de dépôt. Son rôle devient prépondérant après son réaménagement, considérable pour Vienne, au milieu du XVIII^e siècle. Le port de la Traille est aussi indispensable pour l'accostage du bac ; son utilité est encore renforcée après la chute du pont du Rhône.

En réalité, le véritable port se trouve à Sainte-Colombe. Presque toujours, lorsque les bateaux viennent décharger les matériaux pour la reconstruction du pont de Gère au milieu du XVI^e siècle, ils s'amarrent à Sainte-Colombe ; des porte-faix sont embauchés pour transporter les matériaux entre le port et le lieu où ils sont utilisés. Pour concurrencer ce port, les Viennois vont accepter de déboursier une forte somme afin de rénover le port de Saint-Ferréol. Tous ces ports ont disparu de nos jours. Le prolongement du quai du Rhône au milieu du XIX^e siècle va gommer ces pauvres installations portuaires. Aujourd'hui il ne subsiste plus qu'un point d'amarrage vers l'Office de Tourisme.

Jean-Yves Estre

Sur le chemin des mots

Vienne, Isère... mais aussi ailleurs en France et jusqu'en Autriche. Par quel cheminement des mots fort différents aboutissent-ils à un même nom ? Le chemin est exactement inverse avec l'Isara, devenue Isère.

Savez-vous qu'il existe plusieurs Vienne¹ en France ? Vienne-en-Arthies, dans le Val d'Oise, au nord-ouest de Paris ; Vienne-en-Bessin, à quelques kilomètres de Bayeux (Calvados) ; Vienne-en-Val dans la région d'Orléans (Loiret) ; Vienne-la-Ville et Vienne-le-Château non loin de Sainte-Menehould et du moulin de Valmy (Marne)... N'oublions pas la rivière qui prend sa source sur le plateau de Millevaches et qui, en 1790, a donné son nom aux deux départements dont les préfectures sont Poitiers et Limoges, ni, bien entendu, la capitale de l'Autriche, au confluent du Danube et de la petite rivière Vienne (Wien en allemand)...

La ville blanche

Le plus étonnant est que, pour la plupart, ces noms ont des origines différentes et qu'ils ne sont, en quelque sorte, homophones que par hasard, même si certains points communs existent entre eux.

Vienne-la-Ville, par exemple, située au confluent de l'Aisne et de la Brionne, tire son nom de cette situation puisque son nom signifie littéralement "village sur l'Aisne" (Vi-asne, des noms latins *vicus* et *Axona*).

La rivière Vienne a pour racine un mot prélatin signifiant "vive et turbulente" (que l'on retrouve dans le nom de la Vilaine), avec le suffixe celtique -enne, lui aussi fréquent.

1 - Ce texte reprend, en le complétant, un article paru dans la chronique "Jeudi l'Histoire" du Dauphiné Libéré (22 mars 2001).

Quant à la capitale de l'Autriche², on sait qu'elle fut à l'origine un poste militaire dont le nom Vindobona fut semble-t-il emprunté aux Celtes et signifiait la ville (*bona*) blanche (*vindo*), nom que l'on peut comparer à celui de Ratisbonne³.

Ce nom devint Wedini en vieil allemand, puis Weni et Wien. Les traductions française (Vienne), anglaise et italienne (Vienna) sont issues de la forme latine Vienna.

Quant à la Vienne qui nous intéresse au premier chef, son étymologie est plus obscure.

Zone inondable

Laissons de côté les joyeuses calembredaines faisant intervenir un ancêtre Venerius ou la petite fille nommée Vienna, issue des amours d'Allobrox, descendant d'Hercule, et d'une jolie indigène des bords de Gère⁴.

Un universitaire grenoblois, Gaston Tuaillon⁵, rattacherait volontiers le nom de Vienne à une racine celtique signifiant "lieu inondable", ce qui est une hypothèse fort vraisemblable... et souvent vérifiée.

Deux autres spécialistes, Louis Deroy et Marianne Mulon⁶ se montrent plus circonspects et s'avouent perplexes devant la racine "*Vig*" qui a donné le nom Vigena, nom que portait notre ville autrefois. Ce qui est certain, c'est dans ses commentaires sur la Guerre des Gaules, Jules César n'a fait que transcrire en latin un nom indigène.

Pour terminer, évoquons l'Isère à laquelle, bien malgré eux, est lié le sort des Viennois...

La rivière

Alors que, nous venons de le voir, des origines différentes peuvent aboutir aux mêmes noms, le mot Isère est l'illustration du contraire, une étymologie commune pouvant donner des noms très différents.

Il faut se souvenir en effet que l'évolution phonétique dépend grande-

2 - C'est naturellement à la capitale de l'Autriche que le nom " viennoiseries " donné aux croissants, brioches et pains aux raisins, fait référence, tout comme le chocolat viennois (avec crème chantilly), le pain viennois (au lait) et l'escalope viennoise (panée). C'est en effet à Vienne que fut créé le croissant. L'anecdote - qui n'est pas sans évoquer celle des oies du Capitole - mérite d'être rappelée. L'armée ottomane, en 1689, s'apprêtait à investir, de nuit, la ville de Vienne quand l'alerte fut donnée par les seuls artisans qui ne dormaient pas : il s'agissait des boulangers. En souvenir de cette victoire, la corporation des boulangers fut autorisée à faire des pâtisseries dont la forme rappellerait l'emblème de ceux qui avaient été repoussés : le croissant.

3 - Ratisbonne signifie la ville forte (de "rade" ou "rau" = un fort ou une place forte ; "bona" = la terre habitée, le village, la ville).

4 - Le *Dauphiné Libéré* des 28 janvier et 5 février 1998.

5 - "L'étymologie du nom de la ville de Vienne " dans le Bulletin de la Société des Amis de Vienne, N°89 - 1994 - fasc. 2/3.

6 - Dictionnaire des noms de lieux. Les Usuels, Éditions des dictionnaires Le Robert, Paris, 1994).

ment de la région. On connaît l'exemple du même toponyme latin Aureliacus⁷ qui a donné Aurillac en langue d'oc et... Orly en langue d'oïl.

Pour l'Isère, c'est un peu la même chose. Le nom latin Isara était très répandu et signifiait tout bonnement "la rivière"⁸. L'appellation de divers cours d'eau baptisés Isara a évolué différemment et est devenue, selon les régions et les pays : l'Isère, l'Isar (née dans le Tyrol, arrose Munich et se jette dans le Danube), l'Isarco (affluent alpin de l'Adige), l'Yser ou Ijzer⁹ (petit fleuve côtier franco-belge), l'Iser (affluent allemand de l'Elbe) mais aussi - et c'est plus surprenant - l'Oise¹⁰ !



7 - Domaine d'Aurelius.

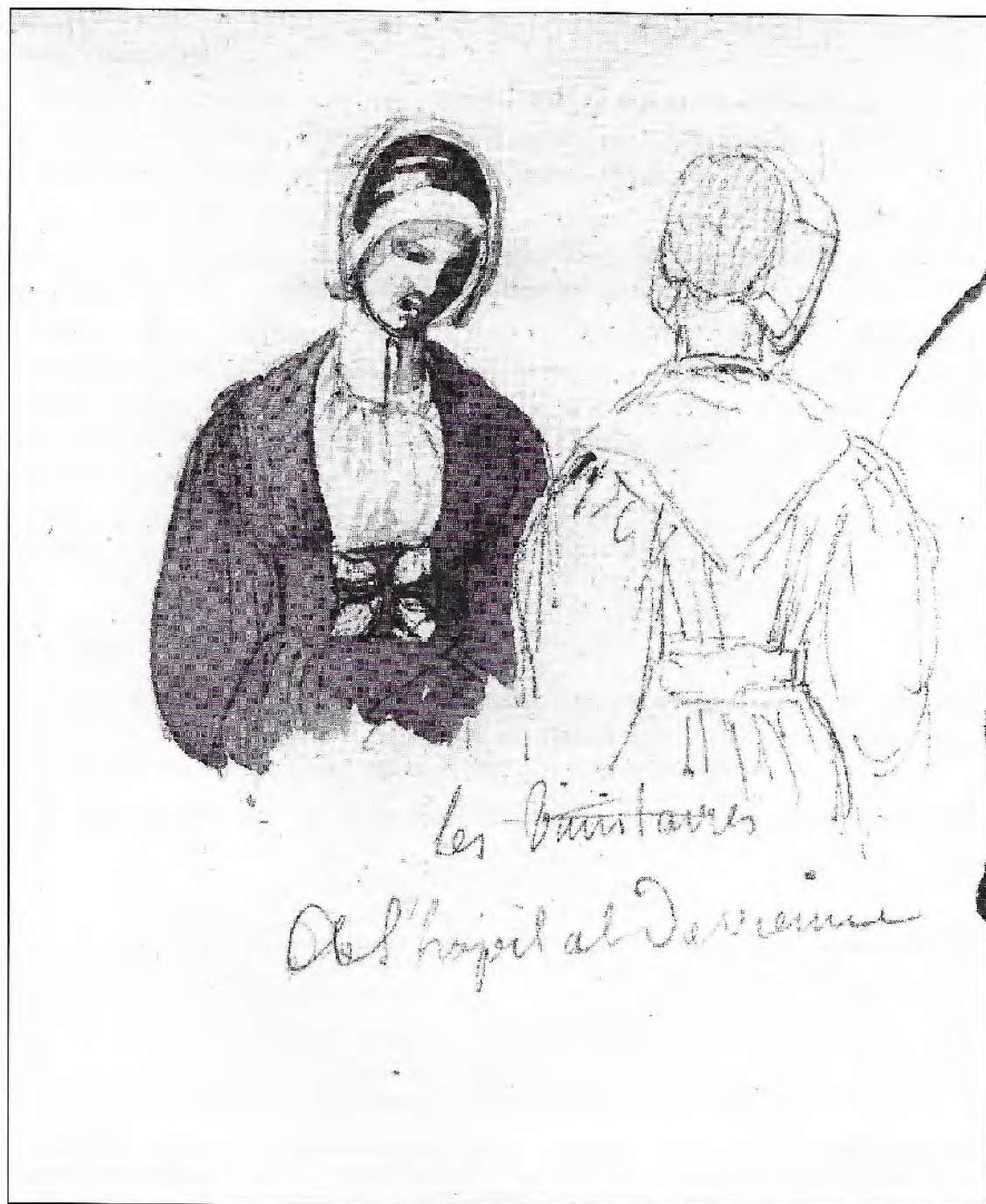
8 - Et même doublement, puisqu'il semblerait que les deux éléments, Is- et -ara soient deux racines hydronymiques, selon Louis Deroy et Marianne Mulon.

9 - Nom flamand.

10 - Remarquons que si les habitants de l'Isère sont les Isérois et ceux de la Loire, les Ligériens, aucun gentilé ne correspond au département de l'Oise.

Jean-François Grenouiller

Notes sur deux dessins de Stéphanie de Virieu



Dessin de Stéphanie de Virieu : les Trinitaires de l'hôpital de Vienne.
(Avec l'aimable autorisation de Madame la Marquise de Virieu. Cl. A.D. Isère, D. Gourdin)



Dessin de Stéphanie de Virieu : les arcades romaines de Vienne.
(Avec l'aimable autorisation de Madame la Marquise de Virieu. Cl. A.D. Isère, D. Gourdin)

Stéphanie de Virieu¹ est née le 14 juillet 1785 à Saint-Mandé, décédée en 1873 au château de Pandenas (Lot-et-Garonne), fut peintre, dessinateur et sculpteur. Elle était la sœur d'Aymon de Virieu, ami de Lamartine et reçut des leçons de dessin à Lyon en 1795, puis suivit des cours à Paris entre 1795-1800 auprès de Delavoipierre, élève de David, ainsi que de Gregorius, Almeras et Louisc Boutciller.

Très forte personnalité, elle échangea une correspondance avec Mgr. Dupanloup.

1 - Rochas (bl.) - Mémoire consacré à l'œuvre de l'artiste. Université de Lyon.

Soulingeas (Y.) - "Stéphanie de Virieu. Regards". Catalogue de l'exposition. 4 Nov. 1996 - 31 janvier 1997. A.D. de l'Isère, Grenoble, 1996 (65 pages).

Renée Bony

L'embaumement d'un archevêque de Vienne en 1752

Monseigneur de Saléon, archevêque de Vienne, est embaumé au milieu du XVIII^e siècle à Vienne. Si on parle d'embaumement, on se tournerait plus volontiers du côté de l'Égypte pharaonique. Il est vrai que le musée Saint-Pierre de Lyon possède une galerie où des canopes rappellent l'éviscération des morts. A Vienne au musée des Beaux-Arts, quelques momies soulignent la qualité de l'embaumement de cette époque reculée.

L'embaumement se pratique encore au Moyen-Age : dans la chanson du "Roland occitan", du XI^e siècle, Charlemagne *"fit embaumer tous les nobles cadavres : puis les fit emporter chacun dans son pays"*. Dans une autre version du texte, les corps des trois héros, lavés dans du vin et des aromates, sont emballés dans des sacs de cuir afin de permettre leur transport. Une autre coutume se développe au cours du XIII^e siècle et est à l'origine de nombreuses disputes entre les théologiens : c'est l'ouverture du corps. L'archevêque de Vienne, Jean de Bernin, n'hésite pas à se faire inhumer à Romans, mais son cœur repose dans l'église des Franciscains qu'il a aidé à construire d'abord à Vienne, puis à Sainte-Colombe. Offrir son cœur est un geste qui signifie combien on désire privilégier telle ville ou tel couvent. Cela pose toutefois le problème de la résurrection : il ne peut être complet puis dépecé. Au XIV^e siècle, le pape Boniface VIII s'émue de cet usage et va jusqu'à l'interdire. Malgré ces problèmes religieux, l'habitude de ce dépeçage persiste encore au XVI^e siècle : le malheureux fils de François I^{er} meurt de mort subite dans le sud de la France ; n'est-il pas aussi enterré à Vienne, dans la cathédrale Saint-Maurice ? Une mosaïque du XIX^e siècle rappelle toujours l'endroit où le reliquaire renfermant ce jeune cœur était placé dans le chœur avant d'être enlevé sous la Révolution Française.

Mais l'embaumement devient aussi une nécessité lorsque le cadavre n'est pas immédiatement enterré. A partir du XV^e siècle, l'embaumement ayant comme but véritable la conservation du corps se répand quand les pompes funèbres royales exigent de stopper la décomposition du cadavre ; les cérémonies s'allongent. Les princes de sang, puis les membres de la grande noblesse imitent cette coutume d'exposition du corps. Et même l'aristocratie

anglaise de la fin du XVI^e et du début du XVII^e siècle copie ces manipulations, avant de s'en détacher.

L'embaumement semble établi dans la noblesse française du XVII^e siècle. D'après l'étude des testaments parisiens, peu d'allusions d'ouverture du corps sont faites, même quand il y a "*tombeau du cœur*", c'est-à-dire double inhumation. Est-ce donc si évident ? Cette habitude de manipuler le mort perdure encore au XVIII^e siècle, même si elle reste rare. Les registres paroissiaux viennois semblent ignorer cette préparation préalable du corps avant l'inhumation, le prix la laisse réserver à une petite élite. Le cas de l'archevêque de Saléon est intéressant car on connaît en plus les frais de cette pratique, ce qui est rare. Après sa mort, on récapitule les dépenses et on compte les frais funéraires dans sa succession. Fait-on appel à un médecin ou à un chirurgien pour ouvrir son corps ? Ce travail est payé 80 livres. Embaumer un corps coûte cher. On ne décrit pas les différentes étapes suivies pour la conservation du corps et on ignore qui en est chargé. Toutefois, on débourse 120 livres, somme considérable pour l'époque. A ces dépenses s'ajoutent encore d'autres dépenses - les frais proprement funéraires - évalués globalement à 1300 livres 12 sols. Ainsi ces 1500 livres diminuent-elles la succession assez médiocre laissée aux héritiers puisqu'ils se contentent de 5959 livres.

On constate cependant à cette époque une légère évolution car le but de l'ouverture du corps se transforme parfois pour des raisons pseudo-scientifiques (connaissance du corps, maladie du mort). Toutefois l'embaumement reste une affaire de riche, comme pour cet archevêque.

Un livre à découvrir :

La résistance à Vienne et sa région "Comme un essaim de guêpes..."

Résistance et guérilla en R1, secteur VI Rhône-Isère
en deux volumes :

Volume 1 : juin 1940 - juin 1944

Volume 2 : juin - septembre 1944

par **Jean-Daniel BERGER**

Un ouvrage illustré de 972 pages, format 17 X 24, couverture couleurs.

L'auteur de ces lignes, diplômé d'études supérieures, professeur de lycée, a enseigné la philosophie au lycée de Vienne. Il n'avait pas seize ans lorsqu'il assista à l'entrée des troupes allemandes dans sa ville natale. Il n'avait pas vingt ans quand s'acheva leur reflux. Le projet de cet ouvrage a germé à la suite d'une exposition de documents et photographies organisée en 1987.

Avec l'aide et les encouragements de ses amis résistants et déportés, l'organisateur de cette exposition a entrepris les recherches qui ont abouti à l'élaboration et à la rédaction de cet ouvrage. Cette initiative lui a paru répondre à une attente des jeunes qui aspirent à la connaissance du passé récent et des témoins ou acteurs d'événements dont les effets ne sont pas encore éteints.

De nombreuses lectures, des recherches aux Archives, de multiples entretiens avec les survivants et la consultation d'un certain nombre d'inédits ont permis à l'auteur, lui-même agent de liaison dans la Résistance*, de combler une lacune. En effet, aucun ouvrage d'ensemble sur les actions de résistance dans sa ville natale et les localités environnantes n'ayant été publié à ce jour, un travail de synthèse ne paraissait pas inutile. Modeste et certainement incomplète contribution à l'œuvre de mémoire.

En vente :

- soit dans les librairies,
- soit chez l'auteur au 04 74 53 20 60
au prix de 390 F. ou 59,46 € les deux volumes.

* carte C.V.R. 1N84361

Les prochains rendez-vous

- **Lundi 14 janvier** : conférence de M. Favre-Tissot sur la musique française, **Jules Massenet** (1842-1912), l'ultime enchanteur romantique.
- **Jeudi 24 janvier** : Visite commentée (2 guides) de l'exposition de peinture sur l'**abbé Callès** à Grenoble.- Prix 130 F (Transport, entrée, guides). **Prière de se faire inscrire au 04 74 85 27 89.** Départ à 13 heures à la gare routière.
- **Lundi 25 février** : conférence de M. Favre-Tissot sur la musique française, **Gabriel Fauré** (1845-1924), l'aube de l'impressionisme musical. *Au collège Ponsard, de 14 h. 30 à 16 h. 30. Prix : 50 F*
- **Du 4 au 11 septembre : Croisière sur le Danube**
 - Mercredi 4** : Départ de Vienne à 12 heures 30, en autocar en direction de Strasbourg.
 - Jeudi 5** : Après le petit déjeuner, transfert à l'aéroport de Strasbourg-Entzheim. Envol pour Budapest. Tour panoramique de Budapest en autocar. Embarquement en fin d'après-midi et installation dans les cabines. Dîner. Soirée libre ou soirée folklorique facultative à Budapest.
 - Vendredi 6** : Visite facultative de la ville de Budapest. Après le déjeuner, visite libre d'Esztérgom, première capitale de la Hongrie au temps des rois Arpad. Retour à bord pour le départ du bateau en direction de Vienne. Dîner à bord et soirée animée.
 - Samеди 7** : Petit déjeuner à bord. Arrivée vers 13 heures à Vienne. Déjeuner à bord. Temps libre ou excursion facultative dans la forêt viennoise. Dîner à bord et soirée libre ou visite facultative de Vienne illuminée.
 - Dimanche 8** : Petit déjeuner à bord. Matinée libre à Vienne ou visite facultative de la ville (Cathédrale, Opéra ou château de Schönbrunn). Après-midi libre à Vienne. Retour à bord pour le dîner. Après le dîner, possibilité d'assister à un concert viennois
 - Lundi 9** : Petit déjeuner à bord. Remontée de la plus belle partie de la Wachau. Arrivée à Melk. Départ en bus pour une excursion facultative de Dürnstein, village pittoresque. Retour à bord pour le déjeuner. L'après-midi, excursion facultative de l'Abbaye de Melk. Retour à bord et départ du bateau vers 16 heures en direction de Passau. Soirée et dîner du Commandant.
 - Mardi 10** : Petit déjeuner. Débarquement et visite libre de la ville de Passau. Déjeuner à Passau. Vers 15 heures départ en autocar vers Strasbourg.
 - Mercredi 11** : Après le petit déjeuner, départ en autocar en direction de Vienne. Possibilité d'une visite en cours de route. Déjeuner libre. Arrivée à Vienne en fin d'après-midi.

PRIX DU VOYAGE : 6.700 F. par personne. (Supplément single 1.210 F.)

Le prix comprend : la croisière en pension complète du dîner du 2^e jour au déjeuner du 7^e jour + collation à bord. Vol Strasbourg-Budapest. Transfert en autocar Passau-Strasbourg. Transport en autocar Vienne-Strasbourg-Vienne. 2 demi-pensions aller retour. Assurances annulation, rapatriement.

Le prix ne comprend pas : le déjeuner du 8^e jour. Les visites facultatives.

Prix des excursions facultatives, à titre indicatif : Soirée folklorique à Budapest, 150 F. - Visite de Budapest, 70 F. - Forêt viennoise, 180 F. - Visite de Vienne illuminée, 90 F. - Visite de Vienne et Schönbrunn, 190 F. - Visite de Dürnstein, 50 F. - Visite de Melk, 110 F.

Si ce voyage vous intéresse, **veuillez nous le faire savoir très rapidement** afin de pouvoir confirmer la réservation du bateau avant la fin de l'option fixée au **31 décembre**.

La **pré-inscription** sera accompagnée d'un chèque de **500 F.** par personne à l'ordre des Amis de Vienne à faire parvenir à Annick SEGUIN, 9, montée des Grands Prés, Les Tupinières, 38200 Vienne. Tél. 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 2002 :

Abonnement normal 150 F./23 € ☐

Étudiants - Retraités 130 F./20 € ☐

Abonnement de soutien 170 F./26 € ☐

Tarif adhésion 20 F. / 3 € ☐

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.

A découper selon le pointillé

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

Roger LAUXEROIS - Conservateur des musées de Vienne

Anne LE BOI' - HELLY - Ingénieur d'études

Hugues SAVAY-GUERRAZ - Conservateur du patrimoine

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 DARPIN

Jean-François GUILLET

Hélène GUILLOI'

Philippe MARET

Jean MELMOUX

Robert MOUSSIER

Jean PERRIOLAT

Gilbert ROCHE

Annick SEGUIN

Jean SONDAZ

Danièle THIEVENET

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.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, Vienne - Décembre 2001

SOMMAIRE DE L'ANNÉE 2001

N° 96, 2001, 1

André HULLO et Roger LAUXEROIS - Bibliographie viennoise pour 2000	3
François RENAUD - Chronologie viennoise pour 2000	5
André PELLETIER - Auguste Allmer (1815-1899)	9
André PELLETIER avec la collaboration de Monique ZANNETTACCI pour les épitaphes chrétiennes - Inscriptions inédites de la cité de Vienne (II)	15
François KAYZER, Bernard RÉMY - Découverte de deux épitaphes inédites de Vienne, au musée lapidaire	27
Henri MOUET - Les flammes postales anciennes et les flammes concordantes de Vienne	29
Les prochains rendez-vous	35
Bulletin d'abonnement et d'adhésion	36

N° 96, 2001, 2

André HULLO - Le Cercle catholique d'ouvriers	3
François RENAUD - Les flammes d'oblitération postale de Vienne	21
Renée BONY - Une modernisation urbaine : la pose des lanternes en 1769	27
Les prochains rendez-vous	31
Bulletin d'abonnement et d'adhésion	32

N° 96, 2001, 3

Julien VEYRIER - Un regard géographique sur le patrimoine de Vienne	3
Les prochains rendez-vous	35
Bulletin d'abonnement et d'adhésion	36

N° 96, 2001, 4

Pierre DOMEYNE - Thomas Platter à Vienne - Le premier récit de voyage d'un "étranger" à la fin du XVI ^e siècle	3
Renée BONY - L'emplacement des ports viennois à l'époque moderne	11
Jean-Yves ESTRE - Sur le chemin des mots	23
Jean-françois GRENOUILLER - Notes sur deux dessins de Stéphanie de Virieu	16
Renée BONY - L'embaumement d'un archevêque de Vienne en 1752	11
Les prochains rendez-vous	31
Bulletin d'abonnement et d'adhésion	32



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

