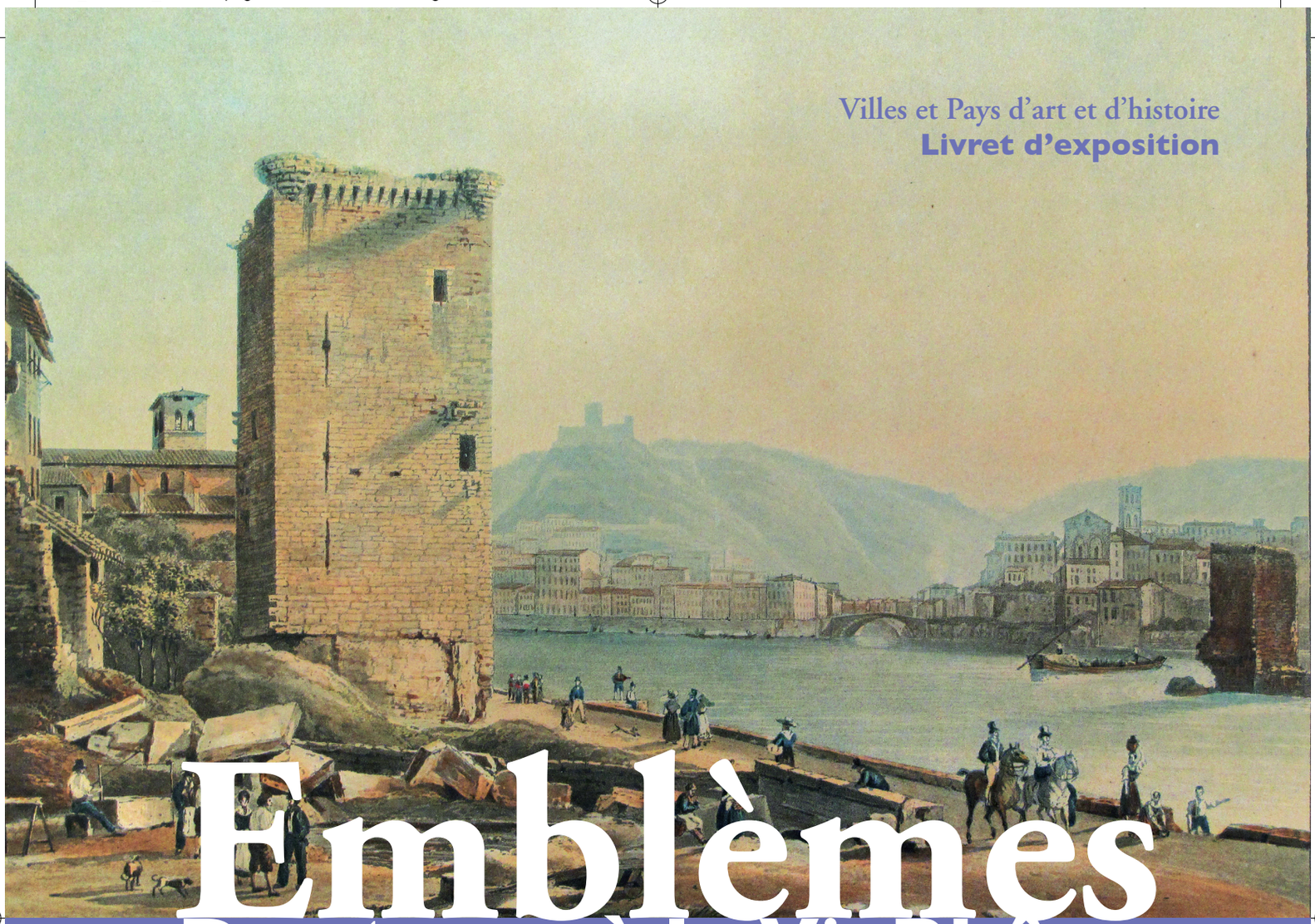
EMB_livret24P_Mise en page 1 29/07/15 14:51 Page1

Villes et Pays d'art et d'histoire

Livret d'exposition

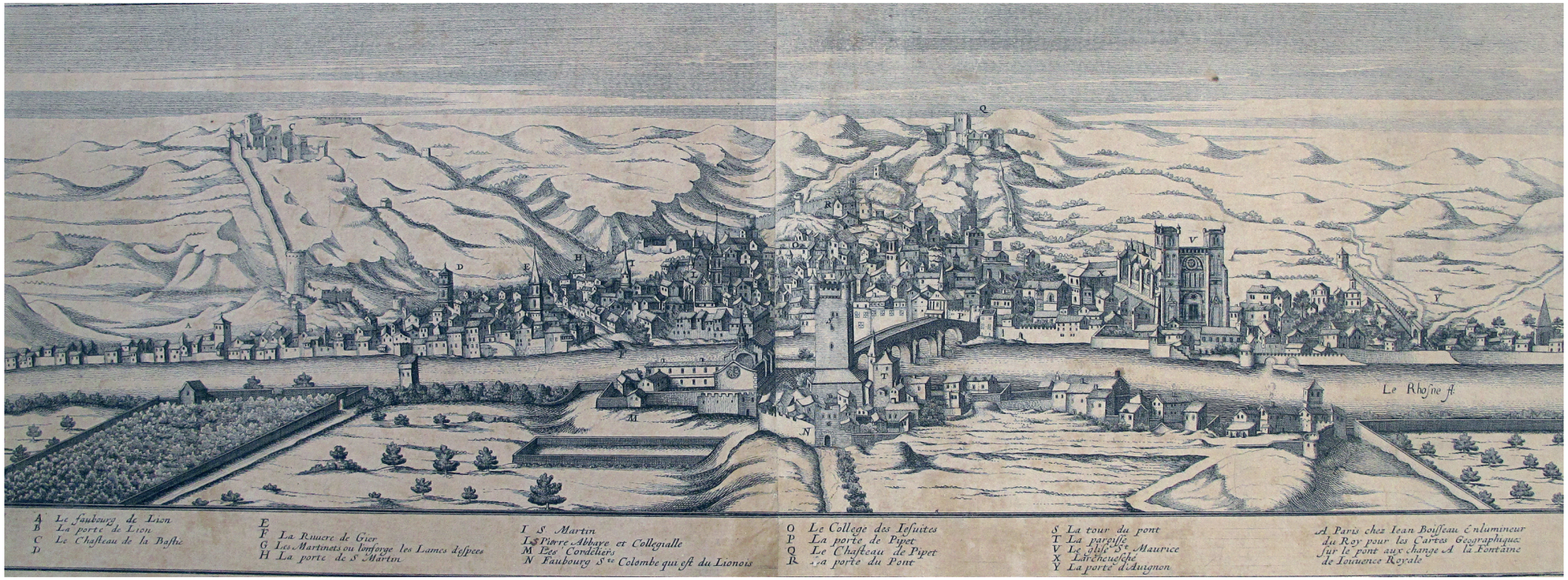


Emblèmes

Des tours à la ViaRhôna

Vienne, ville de culture

Vienne
Qualité de VILLE



La ville archiépiscopale et primatiale de Vienne en Dauphiné, gravure, 1648, Musées de Vienne

BIBLIOGRAPHIE

• **Charles Robin**, *Voyage de l'Empereur, Les inondations de 1856*.1856.

• **Joseph Cottaz**, *Notes relatives à la Tour Philippe VI de Valois à Sainte-Colombe-lès-Vienne* (Rhône), Rhodania, 16ème année, 1934.

• **Frédéric Mistral**, *Le poème du Rhône*,1947.

• **Joëlle Burnouf, Jean-Olivier Guilhot, Marie-Odile Mandy, Christian Orcel**, *Le pont de la Guillotière, Franchir le Rhône à Lyon*, Documents d'Archéologie en Rhône-Alpes, 1991.

• **Jean Mesqui**, *Le pont sur le Rhône à Vienne, Esquisse d'une histoire tehnique à travers les textes*, Bulletin Monumental, Tome 151-1, Société Française d'Archéologie, 1993.

• **Mathian Nathalie**, *Le château d'Ampuis au cours des siècles*, Société des amis de Vienne, 2000.

• **Alain Girard**, *Images du pont de Pont-Saint-Esprit dans les collections du musée*, Musée d'art sacré du Gard, Pont Saint-Esprit, Conseil Général du Gard, 2003.

• **Jacques Rossiaud**, *Le Rhône au Moyen Age. Histoire et représentation d'un fleuve européen*, Aubier, 2007.

• **Laurence Brissaud**, *Les ponts de Vienne à l'époque romaine*, Bulletin de la Société des Amis de Vienne, n°106, fasc. 2, 2011.

• **Romain Charbonnier**, *Sujets bateaux : embarcations sur le Rhône et la Saône en région lyonnaise*, Maison du fleuve Rhône, EMCC, 2011.

• **Agnès Lory**, *Idées-barge : l'expo qui vous transporte* : Givors, Maison du fleuve Rhône, EMCC, 2012.

• **Jacques Rossiaud**, *Lyon, la Rivière et le fleuve*, Editions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 2013.

• **Alain Girard**, *Les croix des mariniers du Rhône*, Musée d'art sacré du Gard, Pont Saint-Esprit, Conseil Général du Gard, 2014.

EMB_livret24P_Mise en page 1 29/07/15 14:51 Page2

EMB_livret24P_Mise en page 1 29/07/15 14:51 Page3

EMBLÈMES, des tours à la Via Rhôna

Le Rhône figure parmi les éléments marquants du paysage de Vienne et des communes voisines. Depuis le Moyen Age chaque époque a laissé sa trace en bordure ou en travers du fleuve : Tour des Valois à Sainte-Colombe, ponts suspendus, barrage de Reventin, vignobles... L'exposition a mis en perspective ces emblèmes avec des objets également créés le long du Rhône, de Lyon à Arles. Cette recherche s'est appuyée sur les travaux de l'Inventaire général du patrimoine culturel de la Région Rhône-Alpes. Elle vient enrichir la réflexion sur l'extension de la convention « Ville d'art et d'histoire » signée entre l'Etat et la Ville de Vienne en « Pays d'art et d'histoire ».

Vue de Vienne, quartier de la Porte de Lyon, gravure de Martens d'après Bourgeois Fils, vers 1840, Musées de Vienne

RÉGION RHÔNE-ALPES : L'INVENTAIRE GÉNÉRAL DU PATRIMOINE CULTUREL

L'Inventaire général du patrimoine culturel est une compétence transférée aux Régions par l'Etat dans le cadre de la loi de décentralisation du 13 août 2044 relative aux libertés et responsabilités locales.
Créé en 1964 par André Malraux, ministre des Affaires culturelles, à l'instigation d'André Chastel, historien d'Art, ce service a pour mission de « recenser, étudier et faire connaître » l'ensemble du patrimoine architectural et mobilier.
Les études sont conduites par des équipes pluri-disciplinaires (chercheurs ; photographes ; dessinateur-cartographe ; informaticiens ; documentaliste) selon une méthodologie scientifique et suivant des programmes topographiques (par territoires, cantons, villes...) et thématiques.
En **Rhône-Alpes**, au sein de la direction de la Culture, une vingtaine d'agents concourent à cette entreprise inventoriant actuellement le patrimoine de territoires ruraux comme le Parc National Régional du Massif des Bauges (Savoie et Haute-Savoie), des secteurs urbains comme la Ville de Lyon ou d'Aix-les-Bains. Des études thématiques sont également réalisées sur le patrimoine industriel, les lycées, les stations de sport d'hiver ou encore les points de franchissement sur le Rhône. Dans le cadre de cette dernière étude thématique, lancée en 2008, ont été recensés pas moins de **320 points de franchissement existants ou disparus sur le fleuve** : gués, bacs à traille, passerelles, ponts, digues, barrages, centrales hydrauliques. Cette synthèse a fait apparaître un corpus très riche tant du point de vue chronologique (du Moyen Age à nos jours) que du point de vue typologique (ponts à voûtes, en arc, à poutres, à câbles etc.). L'ensemble des données textuelles et iconographiques ainsi constituées par le service de l'Inventaire est accessible sur Internet à l'adresse suivante : **http://patrimoine.rhonealpes.fr**
Bases de données, parcours virtuels, carnets de recherche en ligne, toutes les technologies numériques actuelles permettent au public de connaître ce patrimoine. Et notamment, pour accompagner des promeneurs le long de la Via Rhôna, nous avons réalisé une application pour smartphone « **Click'n Visit Ponts du Rhône** » où chaque point de franchissement fait l'objet d'un dossier électronique abondamment illustré, géoréférencé et accessible en ligne (320 dossiers, 3000 photos et 3600 références documentaires). Cette application permet de découvrir l'intérêt des ponts du Rhône (historique ; description ; photos ; audio guides) ou de retrouver un pont à partir de sa typologie, de son époque ou matériau de construction, de son département. Ces informations sont également consultables de n'importe quel lieu en France ou à l'étranger.
Ainsi l'Inventaire général constitue-t-il à la fois un outil de connaissance scientifique mais aussi un outil de gestion et de valorisation du patrimoine de la Région Rhône-Alpes, utile aux différents partenaires, chercheurs, élus, aménageurs, opérateurs touristiques.

Françoise Lapeyre-Uzu
Conservateur général du patrimoine *(jusqu'au 1er mai 2015)*
au Conseil régional de Rhône-Alpes *(Service Régional de l'Inventaire Direction de la Culture)*

SOMMAIRE

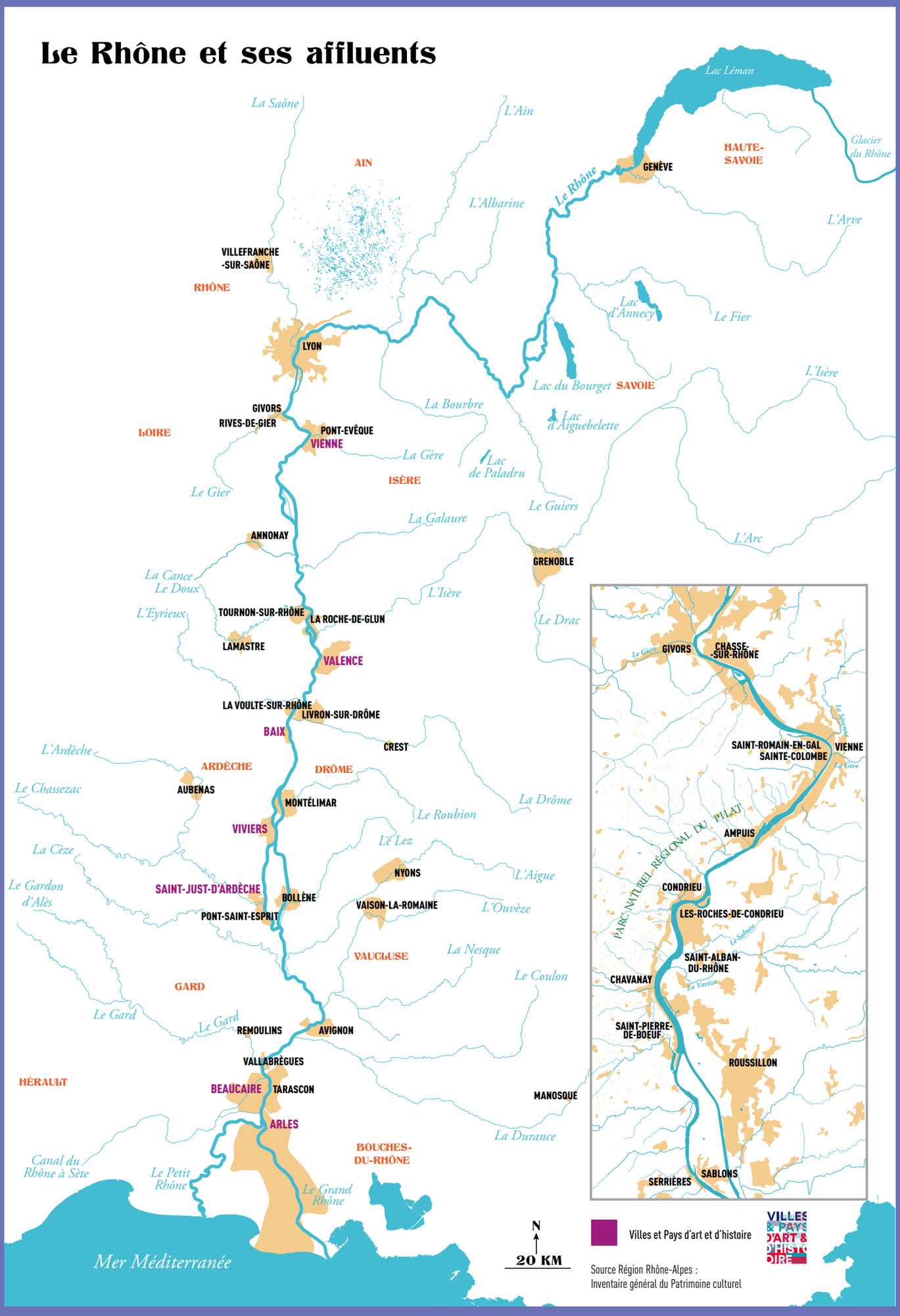
La vallée du Rhône mise en scène (XIIIe siècle - 1825)
Décize et remonte 4-5
Un pont en danger 6-7
Le secours de la foi 8-11
Riaume et empi 12-13

Le temps des ingénieurs (1825-1933)
Un siècle d'inventions 14-15
La famille Seguin, au cœur des innovations 16-17

L'ère des barrages et des biotopes (depuis 1933)
Le Rhône, acteur économique majeur 18-20
Des îles aux chaillées 21-23

EMB_livret24P_Mise en page 1 29/07/15 14:51 Page4

Le Rhône et ses affluents



EMB_livret24P_Mise en page 1 29/07/15 14:51 Page5

La vallée du Rhône mise en scène (XIIIe siècle - 1825)

Décize et remonte

De Lyon à Arles **la longueur des affluents du Rhône** varie fortement. La Gère, qui conflue avec le fleuve à Vienne, est une rivière longue de 34 km seulement, tandis que Saône et Durance forment des axes de circulation majeurs, longs de 473 km et 323 km.

Carte du gowernement de Vienne, 1634, Musées de Vienne

La présence de **dizaines d'affluents** soumis à des influences climatiques multiples, et donc à des crues, est l'une des difficultés rencontrées pour la **navigation rhodanienne au Moyen Age**. Au régime irrégulier du fleuve et à son lit sinueux s'ajoute la présence d'îles basses, sans oublier son profil. **Des seuils** en roche dure, à l'aval desquels le courant s'accélère, sont entrecoupés de zones d'alluvionnement où le Rhône se divise en bras changeant d'une inondation à l'autre.

Toutefois le Rhône possède pour le transport des marchandises des avantages sur les routes, avec une capacité en terme de poids beaucoup plus importante, un coût moins élevé en descente et équivalent en remonte malgré les péages. Au XVe siècle, les foires franches accordées à **Lyon** et **Beaucaire** favorisent encore davantage les échanges. Enfin le fleuve offre une relative rapidité à la descente (decize) malgré les passes dangereuses. Ainsi à la fin du XVIIIe siècle, la diligence par eau entre Lyon et Avignon, faisant étape à Vienne, met deux jours.

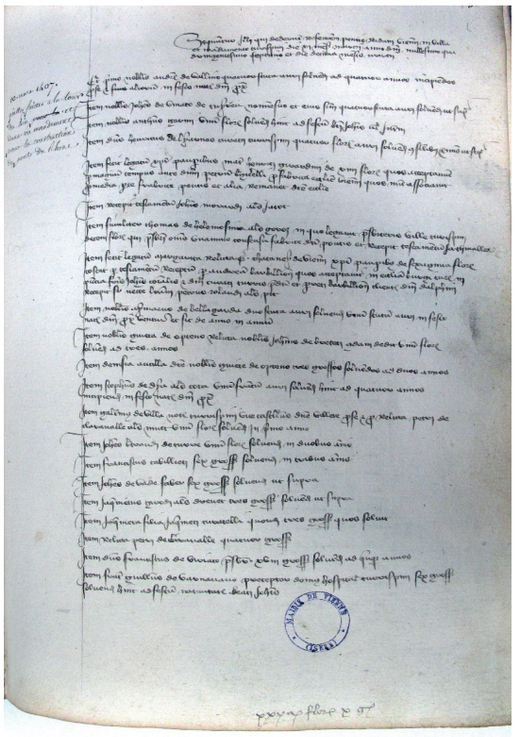
Le halage humain des bateaux remontant doit tenir compte des rives mouvantes du fleuve et de son profil : la pente moyenne du Rhône en aval de Lyon est par exemple plus du double de celle du Rhin en aval de Strasbourg. La profondeur variable du lit et le déplacement du chenal navigable oblige à de fréquents changements de rive. La remontée du Rhône d'Arles jusqu'à Lyon prend plus d'**un mois**, à un rythme quotidien de 6 à 11 km. A la fin du XVe siècle débute le halage avec des chevaux, qui pallie les difficultés de recrutement des haleurs.

Vue optique de la Foire de Beaucaire, XVIIIe siècle, Collection Musée A. Jacquet,
© Communauté de Communes Beaucaire Terre d'Argence

EMB_livret24P_Mise en page 1 29/07/15 14:51 Page6

La vallée du Rhône mise en scène (XIIIe siècle - 1825)

Un pont en danger

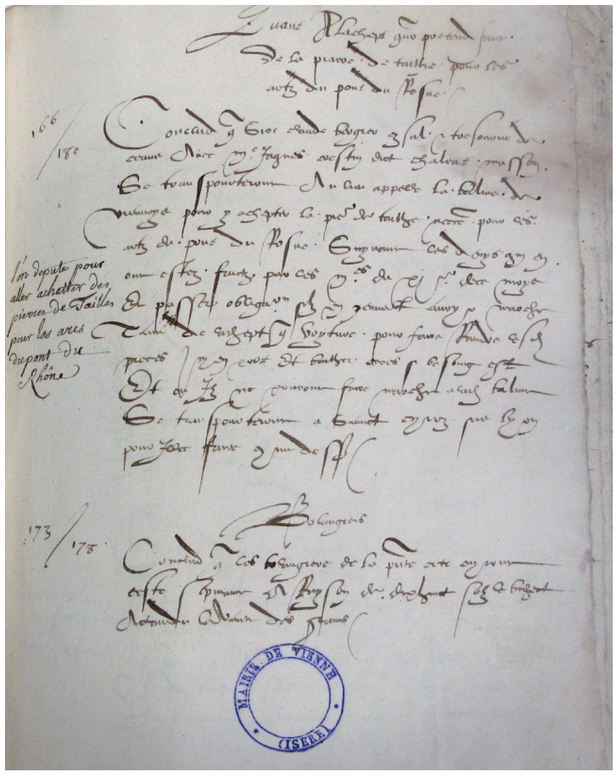


Registre de quêtes pour la réparation du Rhône en 1907, Archives municipales de Vienne DD10

La première mention connue du pont en pierre médiéval entre Vienne et Sainte-Colombe remonte à **1239**: il est question d'un « pont en chantier ». En 1251, l'archevêque de Vienne Jean de Bernin fait construire une loge de tailleur de pierre, du côté de Sainte-Colombe, à proximité de la « maison du pont » (hospice). Dès 1321, des **réparations** sont nécessaires à cause des crues. En **1407**, une grande partie du pont est emportée. Des quêtes pour remettre en état l'ouvrage sont organisées dans **un large périmètre** (cf registre DD10), en Dauphiné, en Lyonnais, dans le Forez et en Savoie. En 1419, les consuls font bâtir une chapelle sur le pont, qui reçoit les lettres d'indulgence accordées pour ces contributions.

La construction des ponts en pierre bute sur **deux difficultés** : leur coût très élevé et les faibles portées des voûtes. A Vienne, la longueur de chacune des cinq arches ne dépasse pas **31 mètres**. Les **quatre piles** n'ont pas subi de modifications entre les XIIIe et XVIIe siècles, mais les **voûtes** ont été **reconstruites**. Les alluvions de la Gère s'accumulant du côté est de l'ouvrage, le courant est reporté à l'ouest. L'arche du pont la plus proche de la rive droite du fleuve est donc particulièrement exposée. A la suite de multiples dégâts dont les archives gardent la trace, ce sont des charpentiers qui interviennent en plus des tailleurs de pierre et des maçons.

Frontispice pour la réparation du pont du Rhône à l'initiative de l'archevêque Pierre Palmier, 1555, Musées de Vienne



Registre consulaire de 1550-1551, Archives municipales de Vienne BB25

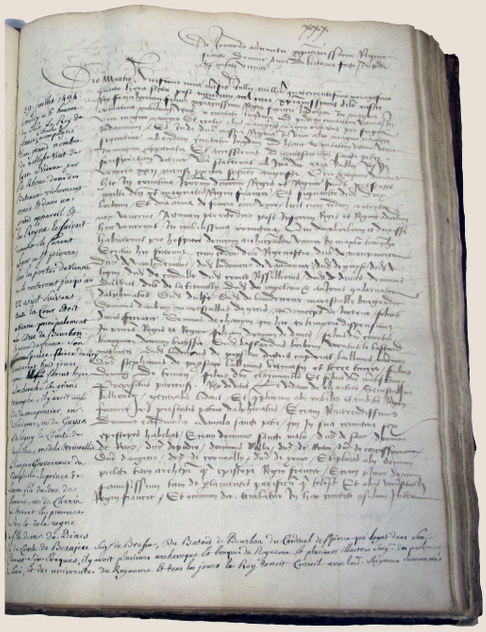
EMB_livret24P_Mise en page 1 29/07/15 14:51 Page7

La majeure partie du pont reliant Vienne à Sainte-Colombe, après les crues de 1651, est emporté par les eaux. Nicolas Chorier (1612-1692) relate les « prodiges » qui précédèrent la **catastrophe** : « *On entendit courir et hennir des chevaux sur ce pont la nuit (...). On ouït sur la minuit des murmures, des voix et des gémissements étranges. On vit un taureau d'une grosseur merveilleuse.* » Seules subsistent **deux arches** qui sont à leur tour détruites en 1663 et 1682. La traversée s'effectue uniquement par le **bac à traille** jusqu'à la mise en service d'un pont suspendu en 1829.

Le Rhône théâtre de fastueuses entrées royales

Le registre consulaire de 1494 atteste de la présence de la cour et du roi de France Charles VIII à Vienne du 29 Juillet au 22 août dans le cadre de la préparation de la première guerre d'Italie. Arrivé de Lyon par le Rhône, le cortège comprend de nombreux dignitaires de l'Eglise, des seigneurs du Parlement de Paris, Monsieur de Guise, Monsieur de Ligny, Comte de Roussillon, Monsieur Jacques de Miolans, Seigneur d'Anjou et Gouverneur du Dauphiné. Charles VIII loge à l'abbaye Saint-Pierre-hors-les murs, la reine Anne de France réside à l'archevêché.

Ce type d'entrées officielles a suscité la construction de décors éphémères (un château avec quatre tours installés sur deux bateaux, l'édification d'arcs de triomphe, de dais) accompagnés de salves d'artillerie suivies de défilés de la population organisée en corporations. Les Viennois n'hésitent pas à s'endetter pour refaire paver ou sabler les rues de la ville, offrir le gîte et le couvert ou faire réaliser par leurs meilleurs artisans des pièces d'orfèvrerie offertes à leurs hôtes. Le souci de réserver aux grands un accueil fastueux et l'embarras des consuls d'être souvent dans la gêne sur le plan financier transparaissent de manière récurrente dans les archives de la ville.



Registre consulaire de 1494, Entrée de Charles VIII
Archives municipales de Vienne BB11

Le pont de Vienne dans une *Cosmographie Universelle* renommée du XVIIe siècle

La page ci-contre en allemand évoque l'histoire de Vienne et du Dauphiné au Moyen Age. Elle est issue de la dernière édition de 1628 de la *Cosmographia Universalis* de Sebastian Münster (1488-1552), humaniste et cartographe originaire du Sud de l'Allemagne. Ce livre associant des dizaines de collaborateurs, est l'une des premières descriptions du monde en langue allemande. Des gravures tiennent compte des dernières découvertes, en Amérique, en Asie de l'est et en Océanie.

Plusieurs éditions ont été imprimées en allemand (19 entre 1544 à 1628), en latin, en français (6 éditions entre 1552 à 1575), en italien, en anglais et en tchèque.

La *Cosmographia Universalis* de Münster fut l'un des ouvrages les plus lus du XVIe siècle. Les deux pages qui concernent la ville de Vienne sont incluses dans une partie intitulée « Au sujet du Dauphiné et de ses villes ». Elles rappellent la situation particulière de la ville, en terre d'Empire, séparée du royaume de France par le Rhône, ainsi que le rattachement du Dauphiné à la France en 1349. L'auteur se lance dans une histoire de la ville où se mêlent histoire et croyance populaire dont les personnages de Ponce Pilate, Caligula et Clément V. Il rappelle l'importance des monuments antiques dans la ville ainsi que le procès des Templiers.

Von dem Delphinat. Cap. xxxvv.

Delphinat kompt vom Reich.

Delphinat ist vor Christi unsers Herren geburt/ under dem Allobrogischen Königreich gewesen/ und hernach an die von Burgund und Arles/ und von denselben/ an das Römische Reich/ teutscher Nation/ kommen; darunder gedachtes Delphinat zu einé sonderbaren Fürstenthumb worden/ welches Humbertus/ der letste Fürst und Delphin (als er auß kumber/ wegen seines einigen verstorbenen Sohnes/ zu Lyon in ein Prediger Closter gangen/ so hernach zu Pariß gestorben/ und bey den Jacobinern begraben) Anno 1349. mit verwilligung Kaysers Caroli des Vierdten/ dé König auß Frankreich umb viertzig tausent Cronen (welche summa er auff die Armen gewendet/ verkaufft/ und desselben ertzgeborenen Sohn zu einem Lehen/ von dé Römischen Reich zutragen übergebé hat. Daher daß der Delphin den H. Römischen Reich zu diené verbunden/ wie er auch demselben zu hülff geegen/ als ihn die Eydtgenossen haben vor: Basel bey der Burg geschlagen. Es hette Humbert/ als ein newer geistlicher Herr/ auß grosser andacht gedachtes Fürstenthumb dem Bapst umb ein geringe summa gelts verkaufft/ wo d' Adel nicht so sehr were dawider gewesen: dann dieweil derselbe von den Saphoyern offt wurd angefochten/ könnte er billich mehr schutz und schirm vom König in Franckreich/ dann vom Bapst verhoffen.

Von der Statt Wien.

Wien ist ein alte Statt.

Fünff gemeine Französische Meil/ under Lyon/ ligt die Hauptstatt Wien/ zwischen dem Gebürg und dem Rhodan/ an einem sehr fruchtbarn und gesunden ort. Ist erstlich zur zeit des Propheten Hulse/ von einem vertriebenen Africaner/ erbawet/ und hernach des Allobrogischen Königreichs hauptfleck gewesen: endtlich von den Römern/ als sie nach der Catilinarischen auffruhr das gantz Land bezwungen/ mit mawren umbgehen/ und mit Römischen Burgern besetzt worden. Dieweil aber die Allobroger/ der Kriegen gewohnt waren/ auch die vornembsten von denselben sich zu

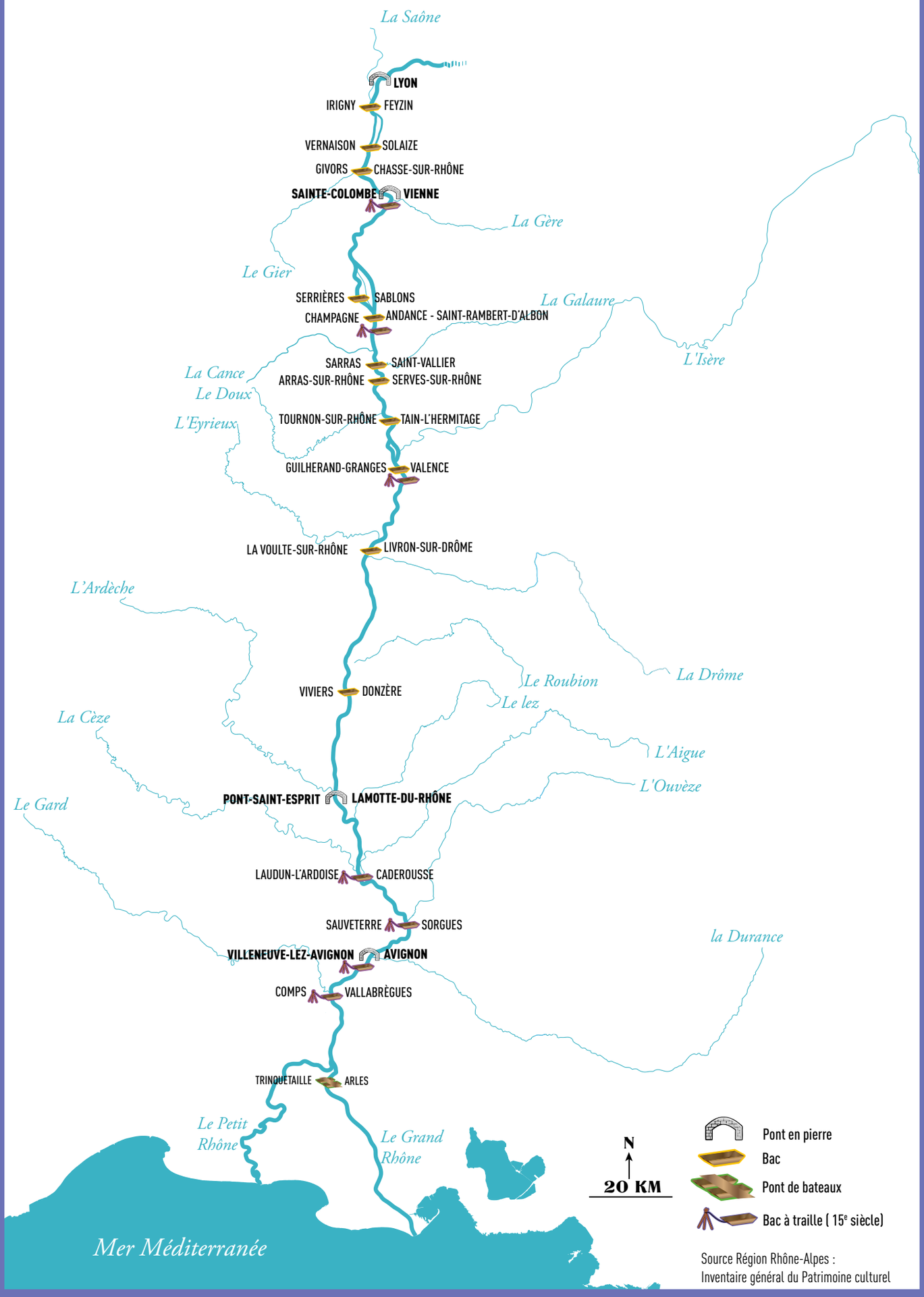
Wien ist

Sebastien Münster, *Cosmographia Universalis*, 1628, Musées de Vienne

Céline Flacher, *guide-conférencière*

EMB_livret24P_Mise en page 1 29/07/15 14:51 Page8

Ponts en pierre et bacs du 13e au 15e siècle



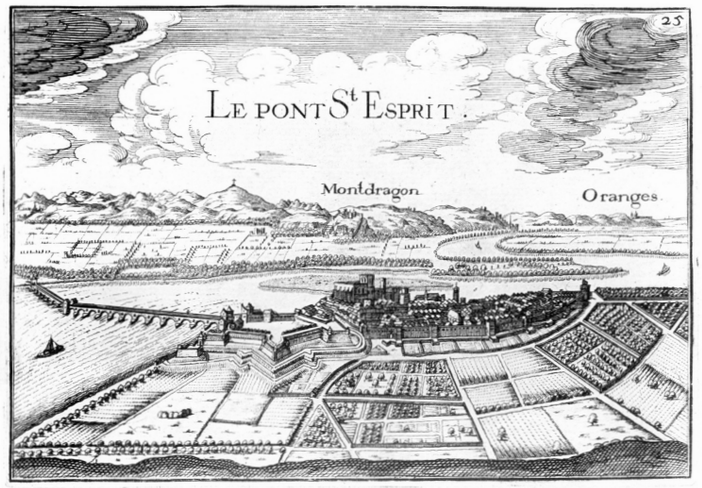
EMB_livret24P_Mise en page 1 29/07/15 14:51 Page9

La vallée du Rhône mise en scène (XIIIe siècle - 1825)

Le secours de la foi

Contrairement aux bacs qui offrent de nombreux points de traversée du fleuve, il n'existe que **quatre ponts en pierre médiévaux** édifiés sur le Rhône entre Lyon et Arles : Lyon, Vienne, Pont-Saint-Esprit et Avignon. A Valence on ne peut être certain que le pont en pierre mentionné à partir de 1214 ait été terminé.

Les ponts sont porteurs d'une **histoire sacrée**, que ce soit pour leur construction ou pour la présence de chapelles et de croix, étapes des processions. Dans sa Chronique, Robert d'Auxerre (mort en 1212) évoque l'arrivée en **Avignon** en 1177 de Benoît (Bénézet), « envoyé de Dieu pour construire un pont sur le Rhône » : « *on ne croyait pas même que la chose fût possible, vu la largeur et la profondeur du fleuve.* (...) *Le saint jeune homme parcourut les diverses provinces, et recueillit, pour son œuvre, d'innombrables aumônes.* » Plus au nord, Lamotte-du-Rhône est relié à Pont-Saint-Esprit par un pont construit de 1265 à 1309, après une première tentative en 1214. Au XIVe siècle, Saint-Saturnin-du-Port prend le nom de Pont-Saint-Esprit car on pensait que le Saint-Esprit en personne avait participé aux travaux sous les traits d'un treizième ouvrier qui travaillait plus que les autres et refusait tout salaire.



Profil de Pont-Saint-Esprit, gravure sur cuivre de Nicolas Tassin, vers 1630, Photo Maryan Daspet, Pont-Saint-Esprit, Musée d'art sacré du Gard

A **Lyon** il ne reste plus de traces visibles du pont qui se situait à la hauteur de la Guillotière, comme en attestent les premiers textes connus datés du XIVe siècle. Le pont qui lui a succédé en 1560 a été détruit en 1953.

Le pont de la Guillotière, vu de la rive gauche, Anonyme, dessin rehaussé à l'aquarelle, XVIIIe siècle, Lyon, musées Gadagne. Inv. N3223

Il subsiste des éléments de la **scénographie urbaine magnifiant le Rhône**, comme par exemple la sculpture de Guillaume Coustou place Bellecour, au pied de la statue équestre de Louis XIV.

Allégorie du Rhône sculptée par Guillaume Coustou, lithographie, Lyon, musées Gadagne. Inv. 503-19

Les **entrées royales** placent le fleuve au cœur des festivités, à l'image de l'arrivée de Charles VIII et de sa cour à Vienne en 1494 (cf. page 7). A l'opposé, nombreux sont les échanges épistolaires qui évoquent « *ce Rhône qui fait peur à tout le monde* » décrit par la marquise de Sévigné en 1671 à propos du voyage de sa fille : « *quel miracle que vous n'ayez pas été brisés et noyés dans un moment ! (...) Trouvez vous toujours que le Rhône ne soit que de l'eau ?* »

Les croix de mariniers, qui portent les instruments de la Passion du Christ, nous rappellent que l'activité périlleuse des mariniers est placée sous la protection de Dieu. Ces croix, positionnées sur la grand-barque où se tient le patron menant le convoi de bateaux, peuvent aussi se trouver sur les ponts, les quais, dans les églises, sur les murs extérieurs des maisons ou à l'intérieur.

Croix de cabine, vers 1780, Photo Conservation des musées du Gard, Pont-Saint-Esprit, Musée d'art sacré du Gard.

Sainte Marthe domptant la Tarasque, gravure, fin XVIIIe siècle, collection municipale, Ville de Tarascon.

Musée des Mariniers, Serrières (Ardèche)

Le musée des Mariniers de Serrières-sur-Rhône, fondé en 1909, est implanté en 1939 dans l'ancienne église Saint-Sornin (XIVe siècle). Cette église, avec sa charpente en forme de carène de bateau renversée, est classée monument historique en 1932. Le choix de faire un musée dans cette église, désacralisée en 1935, a été judicieux car celle-ci par sa charpente, ses fresques, ses tableaux, ses statues (saint Nicolas patron des mariniers, sainte Madeleine) et ses sépultures, invite à la découverte de la navigation rhodanienne aux XVIIIe et XIXe siècles.
Les collections s'articulent autour de trois axes : le sacré chez les mariniers, les outils de navigation, la navigation à la période du halage et de la vapeur, témoignant ainsi du passé glorieux des mariniers.
Aujourd'hui le musée s'est enrichi d'objets restaurés (legs de riverains), de maquettes et d'expositions temporaires organisées par les Amis du musée, lesquels en coordination avec la commune (gestionnaire du musée) sont chargés de l'animation.

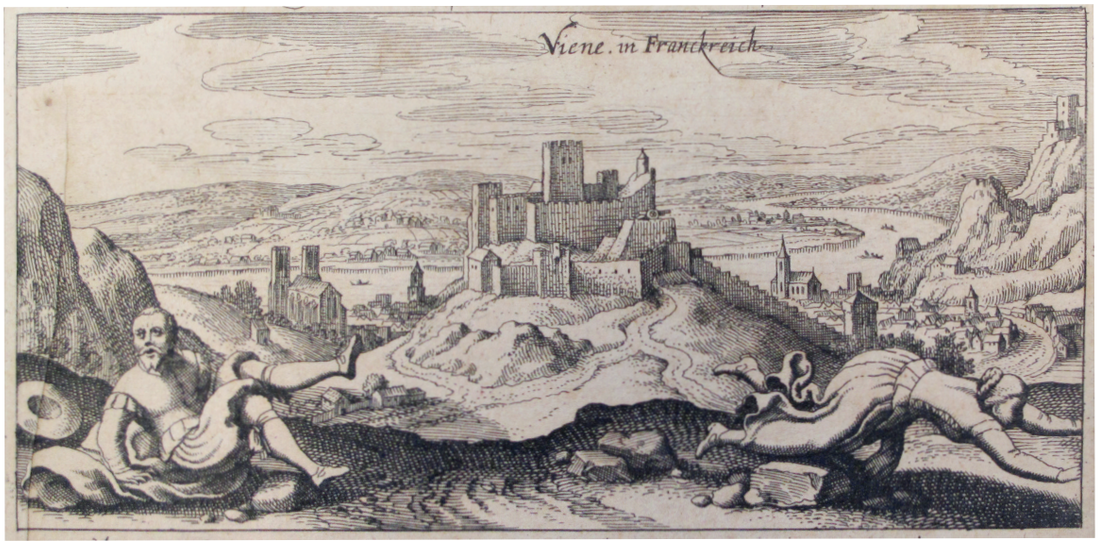
Les Amis du musée des Mariniers de Serrières-sur-Rhône

Porte-voix utilisé par le prouvier (second du patron) pour transmettre les instructions au Baile (patron de terre) ou aux mariniers des barques suivantes, musée des Mariniers, Serrières (Ardèche)

Croix domestique de marinier, bois polychrome, XIXe siècle, musée des Mariniers, Serrières (Ardèche)

Croix de cabine de Saturnin Teyssonier, marinier de Pont-Saint-Esprit, vers 1805, Photo Maryan Daspet, Pont-Saint-Esprit, Musée d'art sacré du Gard
Sur la barque patronale se trouvent deux croix : une grande surmonte le mât d'arbolier et une plus petite enfermée dans une boîte dans le sud de la vallée du Rhône qui est placée dans la cabine du patron.

Riaume et empi



Der nicht gefallen darf nicht aufstehen, Vienne in Frankreich, planche n°51, Musées de Vienne

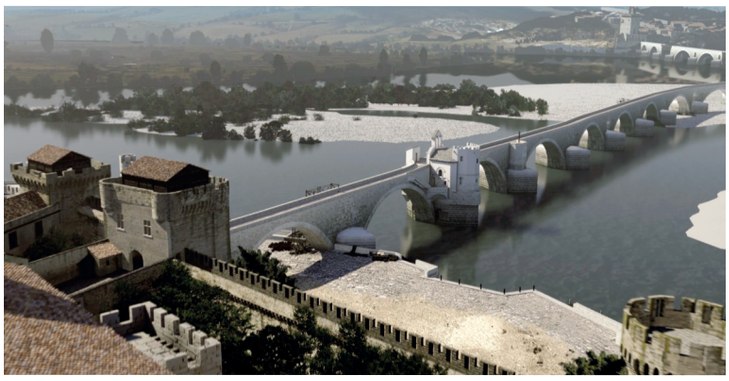
L'annexion au **royaume de France** se fait progressivement, de Lyon, française dès 1312, à Avignon, indépendante jusqu'en 1791. Seule la tour des Valois à Sainte-Colombe fait écho aujourd'hui à la Tour Philippe-le-Bel à Villeneuve-lez-Avignon pour témoigner de l'affirmation de la puissance royale.

Villeneuve-lez-Avignon est disputé par les Avignonnais et les rois de France durant tout le XIIIe siècle. En 1292, le traité de paréage prévoit sur la rive droite du fleuve la construction d'une forteresse à l'entrée du pont. En édifiant la tour, le roi annexe le pont et s'en attribue les revenus provenant des péages.

Au XIVe siècle, plusieurs **ensembles fortifiés** témoignent de la présence d'autres hommes de pouvoirs le long du Rhône : château de la Bâtie et forteresse de Pipet, propriétés à Vienne respectivement de l'archevêque et des chanoines, château de Tarascon, propriété des comtes de Provence... La forteresse de Roquemaure, reçue par saint Louis en 1229, joue un rôle privilégié avant que la Provence devienne française à la fin du XVe siècle. Elle est vendue comme Bien National en 1795 puis utilisée comme carrière de pierre.

La Tour des Valois est érigée sous Philippe VI (1328-1350) lorsque Sainte-Colombe entre en sa possession. Intégrée au Saint Empire depuis 1032, Vienne devient française en 1450. Le rôle temporaire de frontière conféré au Rhône perdure bien après par les termes de riaume et d'empi utilisés par les riverains et usagers du fleuve.

La Tour des Valois, sur les bords du Rhône, à Sainte-Colombe



Restitution virtuelle du pont d'Avignon, côté Avignon
© Py-films-CNRS-Grand Avignon-Pavage Image

La restitution numérique du pont Saint-Bénezet dans son paysage fluvial a mobilisé quatre laboratoires et une équipe de tournage* pendant cinq ans dans le programme PAVAGE. Un travail de recherche transdisciplinaire a été mené par Michel Berthelot* coordinateur scientifique du projet.

Entre légende et réalité

En 1177 il s'agit d'abord d'un pont digue en bois du côté avignonnais. L'enjeu est le contrôle d'un axe économique majeur, celui des échanges par le fleuve, la traversée étant complétée par un bac à traille.
Contrairement à la légende le pont ne s'est pas construit en sept ans mais sur une centaine d'années. Bénezet n'est pas un jeune berger faiseur de miracle envoyé par Dieu. C'est un promoteur de l'ordre du pont, une sorte d'entrepreneur chargé de trouver des fonds pour la construction de l'édifice. Il meurt en 1184. Trente ans plus tard il fait l'objet d'une sanctification populaire par les Avignonnais qui lui construisent une chapelle abritant ses reliques, contribuant ainsi à la renommée de l'ouvrage et à sa prospérité financière.
Sur l'autre rive, côté villeneuvois, la tour-porte et la tour Philippe-le-Bel sont édifiées au début du XIVème siècle. Elles expriment la volonté de puissance royale à l'issue des conquêtes territoriales menées lors de la croisade des Albigeois (1208-1229). Il s'agit de verrouiller un nœud stratégique.
L'arrivée des papes en Avignon en 1309 fait de Villeneuve une villégiature pontificale avec ses quatorze palais cardinalices. Le pont devient alors un lieu de passage quotidien pour les cardinaux qui mènent grand train.

Le pont est coudé. Il a été construit autour de pieux en bois, solidement enfoncés sur les lits de galets d'une quinzaine de mètre de profondeur. Les sondages ont écarté la thèse de l'appui sur un pont romain. L'île de la Barthelasse n'est pas encore formée et le paysage s'ouvre sur un fleuve très large.
Dès la construction du pont, l'apparition d'un nouvel épisode climatique, « le petit âge de glace », transforme durant plusieurs siècles l'hydrologie du Rhône. Le fleuve est régulièrement pris dans les glaces, les crues sont dévastatrices, les nappes phréatiques remontent, bousculent les galets et font tourner les piles qui s'effondrent. Dès lors le pont fera l'objet de réparations permanentes avec des tabliers en bois. Il sera abandonné en 1669.

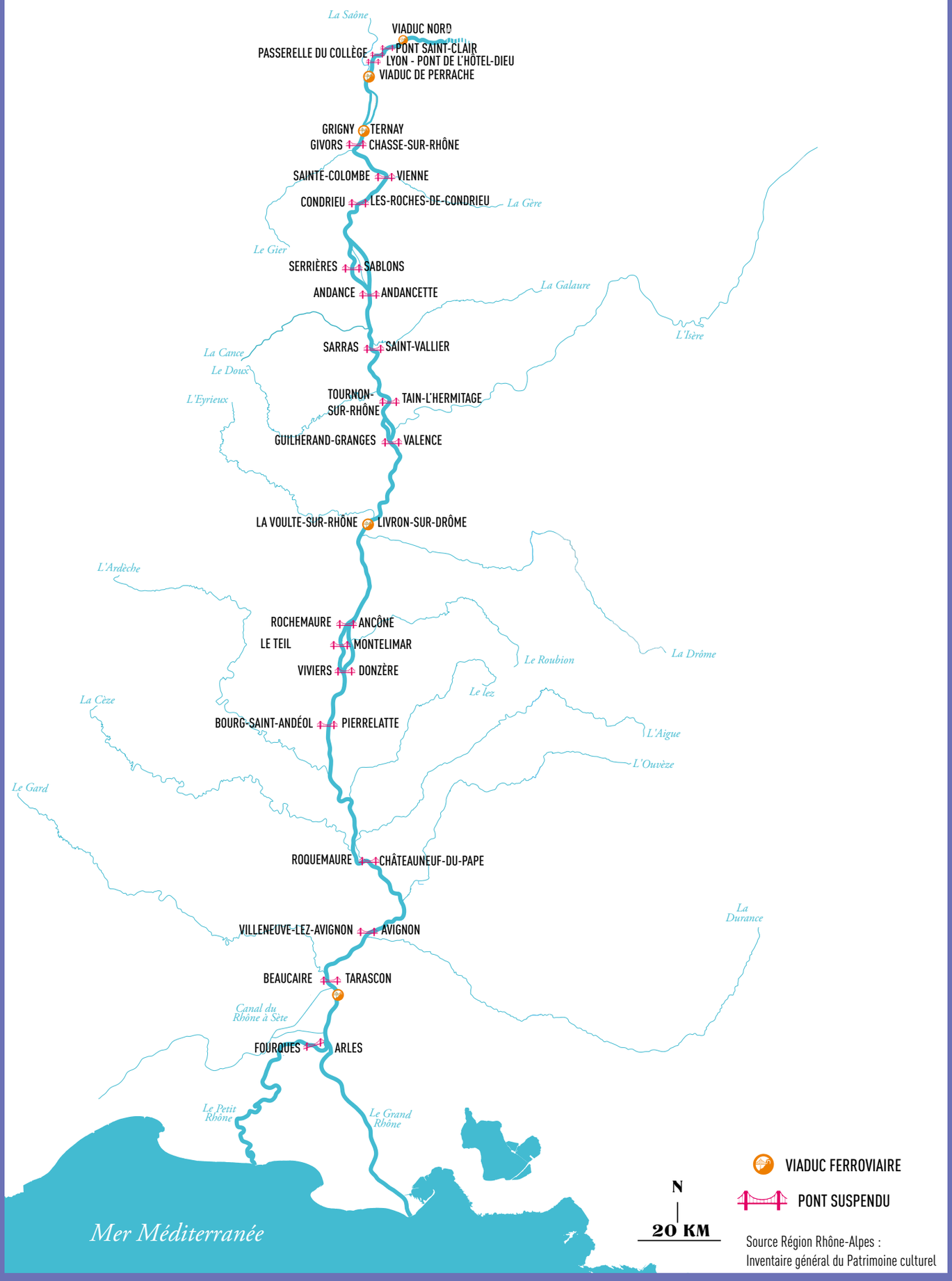
*** Le consortium scientifique de PAVAGE**
MAP Modèles et simulations pour l'architecture et le patrimoine (Marseille)
CIHAM Centre interuniversitaire d'histoire et d'archéologie médiévale (Avignon)
LA3M Laboratoire d'archéologie moderne et médiévale en Méditerranée (Aix et Montpellier)
CEREGE Centre de recherches et d'enseignement de géosciences de l'environnement ;
Réalisateur du film de la traversée du pont : Henri Poirier - PY film production

Marc Andrieu, *chargé de mission Patrimoine Action Culturelle GrandAvignon*

La tour de Philippe-le-Bel, côté Villeneuve-lez-Avignon,
Restitution en 3D,
© Py-films-CNRS-Grand Avignon-Pavage Image

EMB_livret24P_Mise en page 1 29/07/15 14:51 Page14

Du premier pont suspendu aux débuts du Paris-Lyon-Méditérranée (de 1825 à 1861)



Source Région Rhône-Alpes : Inventaire général du Patrimoine culturel

Le temps des ingénieurs (1825-1933)
Un siècle d'inventions

Du XVe siècle au début du XIXe siècle, l'usage des **bacs à traille** se développe. Peu de ponts sont construits durant cette période, tels que l'ancien pont Morand, à Lyon, édifié en bois à partir de 1772 pour répondre à l'extension de la ville sur la rive gauche.

A l'opposé, dix-neuf **ponts suspendus** au moins sont construits de 1825 à 1860 de Lyon à Arles. En 1829, quatre ans après la construction du pont de Tournon, Vienne et Sainte-Colombe bénéficient de la technologie mise au point par Marc Seguin.

Nombreuses sont les innovations qui accompagnent l'essor industriel de nombreux sites rhodaniens, dont Vienne. En 1829 le premier **bateau à vapeur**, « *Le Pionnier* », circule sur le Rhône. Des inventions sont mises au point sur le fleuve pour surmonter le problème des basses eaux : à partir de 1840 sont mis en service les porteurs Bourdon dits « **bateaux-anguilles** » et les **bateaux grappins** Verpilleux roulant sur le gravier. *(cf. illustration p. 17)*

La navigation à vapeur décline face à la concurrence du **chemin de fer**, avec la ligne Paris-Lyon-Méditerranée créée en 1856. Pour les transports ferroviaires, plusieurs ponts sont construits de 1852 à 1857 de Lyon à Arles.

En 1878 une loi est votée pour mettre en oeuvre le Plan Freycinet destiné à moderniser les voies navigables. Pour le Rhône, il s'agit d'accroître le nombre de jours où le fleuve est ouvert à la circulation : entre les crues, le gel, les tempêtes et l'étiage, ce nombre est estimé à 270 jours par an seulement. Grâce à des travaux menés de 1878 à 1910 par les ingénieurs Jacquet puis Girardon, le fleuve creuse son lit avec un réseau d'épis, digues et seuils. **L'amélioration du tirant d'eau** garantit une hauteur minimum de 1m60. La section entre Lyon et Givors connaît un important trafic de houille en provenance du bassin stéphanois par le canal de Rive de Gier à Givors.

En dehors des crues, dont celles de 1840 et 1856 qui occasionnent de sévères dommages, le fleuve offre à ses riverains des **lieux de sociabilité** au jour le jour, avec les bateaux lavoirs (plates) et les bateaux piscines (bêches), et des temps festifs, comme les joutes.

Chute du pont de Vienne, le 4 novembre 1840, Musées de Vienne.
la pile du côté de Vienne s'écroule.

S. M. Napoléon III distribuant ses secours aux inondés de Lyon.
lithographie couleur, 1856, Bernasconi, Gosselin, Imprimeur,
Fonds Justin Godart, Lyon, musées Gadagne.
Inv. 53-491

EMB_livret24P_Mise en page 1 29/07/15 14:51 Page16

La famille Seguin, au cœur des innovations

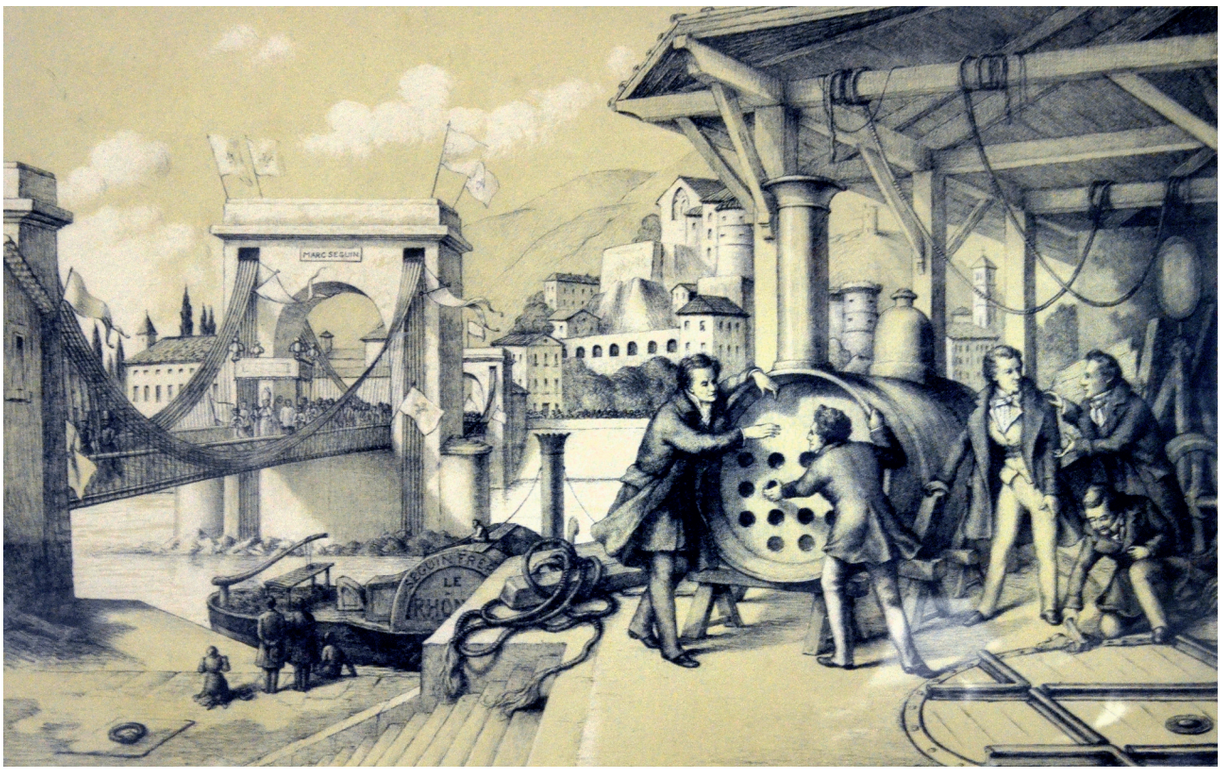
L'ingénieur Marc Seguin (1786-1875) marque l'histoire du Rhône, avec l'aide de son père et ses quatre frères. Il réalise deux essais de ponts suspendus dans sa ville natale, Annonay (pont sur la Cance) et à Genève (passerelle Saint-Antoine) avant d'expérimenter sur le Rhône cette technique qui connaîtra **un rayonnement international**.

Le pont reliant Tournon à Tain, ouvert en 1825, est construit en 18 mois. Le coût de réalisation des **ponts suspendus** est bien moindre que les ponts en pierre : ils permettent de grandes portées et nécessitent un travail de fondations beaucoup moins important au vu du nombre restreint de piles. Les câbles, constitués d'un faisceau de fils de fer très résistant aux forces de traction, sont moins coûteux que les chaînes en fer forgé utilisées par les anglo-saxons.

En 1825, Marc Seguin crée avec plusieurs associés une société de halage à la vapeur sur le Rhône. La navigation commerciale commence en 1827 ; les chaudières carrées des **bateaux à vapeur**, à faible rendement et dangereuses sont remplacées par des chaudières tubulaires. Au début des années 1830, le trajet de Lyon à Arles s'effectue en 14 heures ; la remonte se fait en 8 jours avec l'aide de chevaux sur certains tronçons.

Les Seguin choisissent ensuite de se consacrer entièrement au chemin de fer, Marc ayant obtenu en 1827 la concession du chemin de fer Saint-Etienne – Lyon. Sur le Rhône, les gros porteurs vont s'imposer en remorquant de lourdes charges, y compris dans les zones difficiles. Dans les sections à forte déclivité, les **toueurs** remontent le fleuve à l'aide d'un treuil et d'un cable immergé amarré en amont sur une rive.

Au XXe siècle, les ponts suspendus sont éclipsés par la multiplication des ponts utilisant de nouvelles techniques, voire même détruits pour leur faire place. Un nombre restreint d'entre eux est protégé au titre des **monuments historiques**. Le plus vieux pont suspendu encore en service, construit en 1827 par les Seguin, se trouve à Andance.



Marc Seguin et ses frères à Tain-Tournon, Daniel Nemoz (1814-1960), lithographie en couleur, Château-musée de Tournon-sur-Rhône (Ardèche) INV . 2012.013

EMB_livret24P_Mise en page 1 29/07/15 14:51 Page17

Château-musée de Tournon-sur-Rhône

Installé en plein cœur de la ville sur un piton rocheux au bord du Rhône, le château de Tournon-sur-Rhône est un monument historique classé qui date essentiellement des XVe et XVIe siècles. Demeure des Seigneurs de Tournon puis prison du XVIIe siècle jusqu'en 1926, il est ensuite choisi pour abriter un musée. Ce dernier prend de l'ampleur dès 1929 grâce à la restauration du site. Le château abrite aujourd'hui un musée qui offre à travers ses jardins suspendus des vues exceptionnelles sur le Rhône et les vignobles de l'Hermitage et de Saint-Joseph.
Le 6 mai 1928 est inauguré le musée, nommé « musée du Rhône » à l'initiative de Gustave Toursier (1870-1950), fondateur de l'Union Générale des Rhodaniens. Le but de cette fondation créée en 1926 est de fédérer les peuples vivant au bord du Rhône de la Suisse à Marseille. Dès la fondation est amorcée une vocation d'acquisitions de collections.

Les objets liés au Rhône
Le musée s'enrichit de maquettes de bateaux à vapeur offertes par la compagnie de transport fluvial HPLM (Le Havre - Paris - Lyon – Marseille), de plans, d'objets de culte liés à la navigation sur le Rhône.
Aujourd'hui, on découvre le Rhône sous plusieurs axes: l'histoire de la navigation sur le fleuve à l'époque du halage jusqu'aux bateaux à vapeur, les activités sportives avec les joutes nautiques, le franchissement grâce à l'invention des ponts suspendus par Marc Seguin ainsi que les Beaux-arts et le regard que portent sur le fleuve les artistes.

Les peintures du Rhône
Seul le peintre Xavier Mallet (1827-1895), originaire du Teil, un temps marinier de profession, est considéré par la fréquence de ses sujets rhodaniens comme « le peintre ordinaire du Rhône ». La collection est complétée par le tainois Max Monier de la Sizeranne (1825-1906), les artistes tournonais Adolphe Broët (1854-1942) et Germain-Eugène Bonneton (1874-1915), Marcel Dyf qui s'installa à Arles (1899-1985) et Gérard Voulouzan (né en 1944).

Les œuvres sur le thème du Rhône sont riches par la diversité des techniques utilisées (sculptures en ronde-bosse, bas-reliefs, dessins, gravures, peintures, photographies et céramiques) mais également par la diversité des genres : paysages représentant le fleuve et ses abords, depuis sa source jusqu'à la Méditerranée, scènes de genre au bord du fleuve et représentations allégoriques du Rhône.

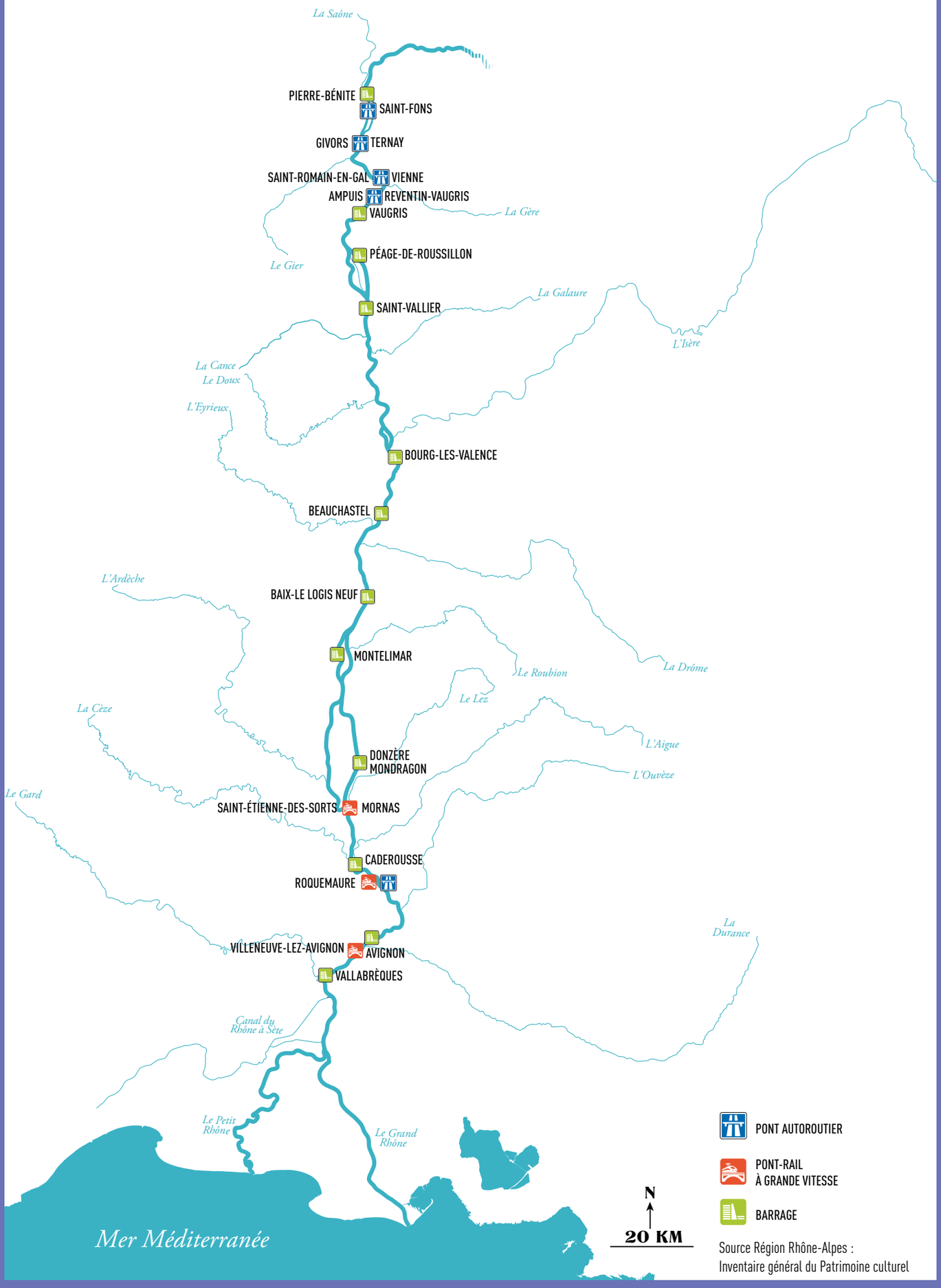
Marc Seguin et les ponts
Une partie des collections se rapporte à l'histoire du pont suspendu composé de câbles métalliques, invention de l'ingénieur ardéchois Marc Seguin (voir page 16).
Le château-musée présente plusieurs vestiges de la passerelle de 1825 reliant Tournon à Tain, détruite en 1965, ainsi qu'une maquette.

Château-musée de Tournon-sur-Rhône

Maquette de bateau-grappin « Ville d'Avignon », XIXe siècle, Château-musée de Tournon-sur-Rhône
INV. 1929.1.1

Le pont de Fourques, premier pont suspendu sur le Petit Rhône, 1830. Il est inscrit Monument historique depuis 1988. © wikipédia

Du premier barrage aux ponts-rails à grande vitesse (de 1952 à aujourd'hui)



Source Région Rhône-Alpes : Inventaire général du Patrimoine culturel

EMB_livret24P_Mise en page 1 29/07/15 14:52 Page19

L'ère des barrages et des biotopes (depuis 1933)

Le Rhône, acteur économique majeur

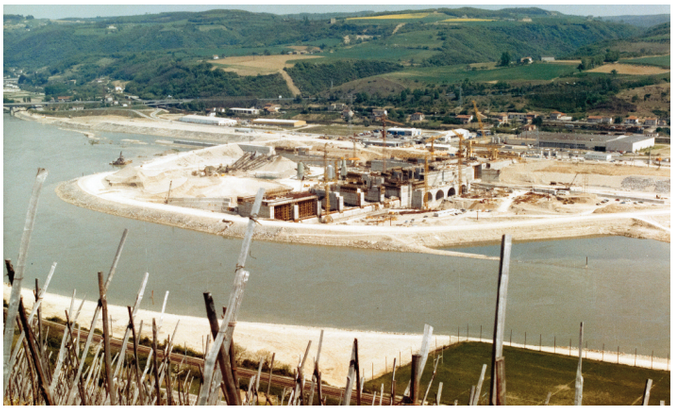
A la suite de la loi Rhône de 1921 reconnaissant l'intérêt national du fleuve, la **Compagnie Nationale du Rhône** est créée en 1933 avec trois missions : développer la production hydroélectrique, aménager le cours d'eau pour la circulation des bateaux à grand gabarit (charge supérieure à 4.000 tonnes) et irriguer les terres agricoles.

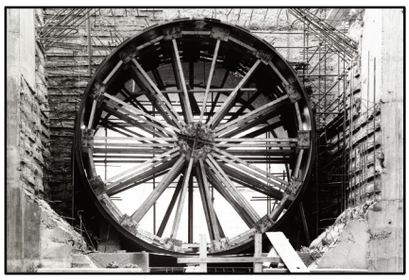
En 1952, la C.N.R. réalise le **barrage de Donzère-Mondragon** ainsi qu'un canal de dérivation qui permet aux bateaux d'éviter les rapides dangereux à hauteur de Pont-Saint-Esprit et d'offrir une navigation toute l'année. Désormais seul coule le vieux Rhône en bordure de la cité ardéchoise.

Mis en service en 1980, le **barrage de Vaugris** est, comme celui de Seyssel, accolé à l'usine de production électrique. Il n'y a pas eu de création de canal, contrairement aux autres barrages compris entre Lyon et Arles.

L'axe Rhône-Saône accueille moins de 10 % du trafic de marchandises enregistré chaque année sur cette artère. Le transport fluvial, moins coûteux en carburant et donc moins polluant, pâtit du fait que cet axe n'est pas relié au reste du **réseau fluvial européen** à grand gabarit. Les canaux existants ont été conçus pour accueillir des péniches de 36 mètres de long, alors que les convois poussés circulant sur le Rhône atteignent jusqu'à 185 mètres de long, avec un tonnage moyen de 4 000 tonnes.

En plus de la construction des barrages, centrales et écluses, la C.N.R. réalise des **ports industriels** ou de plaisance, des haltes nautiques et des zones de loisirs. Pour le site industrialo-portuaire de Givors – Loire-sur-Rhône – Saint-Romain-en-Gal (115 hectares) comme pour les autres sites de ce type, la proximité des autoroutes et des voies ferrées est un atout majeur pour assurer la modularité des transports recherchée par de nombreuses entreprises.





Construction du barrage de Vaugris,

CNR

Barrage de Vaugris,
Camille Moirenc,

CNR

EMB_livret24P_Mise en page 1 29/07/15 14:52 Page20

Givors apprivoise son fleuve

Si Givors semble aujourd'hui vivre en bonne entente avec le Rhône, ceci n'a pas toujours été le cas. Se méfiant d'abord des débordements de celui-ci, la ville grandit sur **la colline Saint-Gérald**. Elle s'étend, frileuse, au-delà de ses remparts à partir du XVe siècle.
Au milieu du XVIIIe siècle, Givors approche son fleuve de plus près. En effet, la ville connaît sa première **révolution industrielle** : la houille est exploitée dans la vallée du Gier, et le sable présent dans les sols locaux permet aux industries verrières et sidérurgiques un essor remarquable. Ainsi, le Rhône apparaît comme l'outil indispensable au développement de l'activité commerciale, et **Givors apprivoise et utilise davantage son fleuve**. Les mariniers présents, jusqu'ici en marge de l'activité agricole dominante, commencent à peupler les bords du Rhône.
La batellerie augmente ainsi considérablement son activité. **Le Canal**, livré à la navigation en 1780, ainsi que la **gare d'eau** achevée en 1831, contribuent à l'essor du transport par voie navigable.
La deuxième moitié du XXe siècle voit Givors poursuivre ses efforts de **domestication du Rhône**. Ayant jusqu'ici occupé une fonction principalement économique, le fleuve est progressivement intégré au patrimoine givordin, comme élément essentiel de l'histoire et de l'identité de la ville. Dès lors, sa mise en valeur touristique et culturelle constitue une préoccupation constante des acteurs locaux.

Sur le pont de Chasse...

Dès 1835, est entreprise la construction d'un pont suspendu permettant de passer de Givors à Chasse-sur-Rhône, en Isère. L'ouvrage doit faciliter les échanges entre terres agricoles et industrielles. Le pont, ne résistant pas à sa première mise à l'épreuve, s'écroule en 1836, en emportant six ouvriers.
Il faudra attendre 1839 pour que le pont suspendu soit ouvert à tous, moyennant paiement. En effet, afin de réglementer le nombre de piétons et de voitures pour limiter la charge maximale imposée à l'ouvrage, des péages sont installés jusqu'en 1887, date à laquelle le pont est remis à l'administration. Les péages étaient situés à l'emplacement des deux corps de bâtiment, encore visibles aujourd'hui.

Archives municipales de Givors

Pont de Chasse-sur-Rhône en 1943, Fond JMD, Archives municipales de Givors

Givors et le Rhône
Vue aérienne, 1983
Photo Aeronalpt, Lyon
Archives municipales de Givors

EMB_livret24P_Mise en page 1 29/07/15 14:52 Page21

Des îles aux chaillées

Les missions d'intérêt général de la Compagnie Nationale du Rhône incluent la gestion environnementale du fleuve. Plusieurs **Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique** (Z.N.I.E.F.F.) existent de Lyon à Arles. Aux abords de Vienne par exemple sont concernés les vallons entre Sainte-Colombe et Condrieu, ainsi que l'île de la Chèvre et l'île du Beurre. Plus en aval l'île de la Platière forme la plus vaste forêt alluviale entre Lyon et Avignon, aux confins des départements de la Loire, de l'Ardèche et de l'Isère.

L'Île du Beurre : un patrimoine écologique remarquable

Le site de l'Île du Beurre, avec sa mosaïque de milieux, abrite une grande diversité d'espèces animales et végétales, dont certaines ont une valeur patrimoniale et sont protégées au niveau national ou régional.
Les berges naturelles du Rhône et des lônes constituent ainsi l'habitat d'un des plus gros mammifères d'Europe : le castor. Celui-ci a été à l'origine de la protection de l'Île du Beurre en 1987 dont il est devenu l'emblème.
Le site est aussi le refuge de tout un florilège d'oiseaux : martins-pêcheurs, hérons cendrés, grands cormorans, aigrettes garzettes, chevaliers guignettes, pics et passereaux...
Côté flore, la diversité n'est pas moindre, avec près de 400 espèces végétales répertoriées, dont l'Epipactis fibri – Orchidée du Castor – espèce remarquable que l'on ne trouve que dans la moyenne vallée du Rhône.

Centre observatoire de la nature l'Île du Beurre

Vue sur le Rhône depuis l'Île du Beurre © Ile du Beurre

Castor
© Ile du Beurre

Orchidée Epipactis Fibri
© Ile du Beurre

Héron cendré
© Ile du Beurre

Avant la mise en œuvre des Z.N.I.E.F.F. dans les années 1980, un **Parc Naturel Régional** est créé dans la vallée du Rhône : celui du **Pilat**, en 1974. Façade occidentale du Massif Central, il a pour limite le fleuve, de Loire-sur-Rhône à Saint-Pierre-de-Bœuf. Ses coteaux en forte pente accueillent, à partir de Saint-Cyr-sur-Rhône, la partie la plus septentrionale des Appellations d'Origines Contrôlées Rhodaniennes : Côte-Rôtie, Condrieu et Saint-Joseph. Les sols granitiques très escarpés de la **Côte-Rôtie** sont aménagés en terrasses (chaillées) soutenus par des murets. La vigne plantée des cépages Syrah et Viognier est attachée à un trépied formé de deux échalas pour assurer une bonne résistance au vent.

Frappés par plusieurs maladies durant la deuxième moitié du XIXe siècle, dont le phylloxéra, les vignobles sont en partie délaissés jusqu'aux années 1960 au profit des plaines maraîchères. **L'arboriculture** s'illustre avec les abricots d'Ampuis. Sur la rive gauche du Rhône, les vignobles de Seyssuel revivent depuis une dizaine d'années grâce à l'association Vitis Viennae.

Les Vignobles de la Maison GUIGAL

La Maison Guigal vinifie et élève dans ses caves à Ampuis les appellations septentrionales de la Vallée du Rhône que sont Côte-Rôtie, Condrieu, Hermitage, Saint-Joseph et Crozes-Hermitage. Propriétaire de 65 hectares de vignes, le Domaine aborde depuis toujours la viticulture dans un respect omniprésent de l'environnement afin de permettre aux raisins cultivés de révéler pleinement la complexité des plus beaux terroirs du Rhône septentrional. Le travail de sélection et d'excellence permet de générations en générations au Domaine Guigal de proposer à chaque nouveau millésime de précieux flacons, véritables références de ces terroirs du sillon rhodanien.

E. Guigal. S.A.S.

Saint-Joseph,
Vignes de l'Hospice-Tournon
© E.Guigal S.A.S.

Coteaux de Côte-Rôtie
© E.Guigal S.A.S.

Pieds de vigne, Côte-Rôtie,
cépage Syrah
© E.Guigal S.A.S.

Le Château d'Ampuis, véritable joyau de la Renaissance, est situé dans un écrin de vigne et bordé par le Rhône. Le château appartient à la famille Maugiron de 1381 à 1755.
Henri III, en voyage pour Avignon, arrive à Vienne par le Rhône en novembre 1574 avec sa mère Catherine de Médicis et son frère François d'Alençon. Il loge et dîne avec sa cour au château ainsi qu'à son retour en janvier 1575. Il rencontre le fils ainé de Laurent de Maugiron (1528-1589), Baron d'Ampuis, lieutenant-général du Dauphiné et gouverneur de Vienne . Ainsi Louis de Maugiron (1560-1578) devient l'un des mignons (favoris) du roi. A l'âge de 16 ans, il entre à son service comme chambellan mais il est tué deux ans plus tard. De 1755 à 1995, le château appartient à trois familles différentes. En 1961, il fait l'objet d'une inscription au titre des monuments historiques : le portail d'entrée, le château, le jardin, le belvédère et la chapelle.

Château d'Ampuis © E.Guigal S.A.S.

Ce haut lieu historique et oenologique abrite aujourd'hui le siège social de la Maison Guigal, fondée en 1946. Acquis en 1995 par la famille Guigal, il a fait l'objet d'un programme de restaurations colossales qui ont duré près de dix années.

Famille Guigal

Ces paysages aux multiples facettes, tout comme le patrimoine des villes traversées par le fleuve, sont sur le parcours de la **ViaRhôna**. Elle propose un itinéraire cyclable de près de 700 kilomètres qui reliera à terme le lac Léman à la mer Méditerranée.

Port des Roches de Condrieu

Le port de l'Epervière et la ViaRhôna à Valence
© Patrick Gardin, Direction communication , Ville de Valence

EMB_livret24P_Mise en page 1 29/07/15 14:52 Page24

Vienne appartient au réseau national des Villes et Pays d'art et d'histoire

Le Ministère de la Culture et de la Communication attribue l'appellation Villes et Pays d'art et d'histoire aux collectivités locales qui animent leur patrimoine. Il garantit la compétence des guides-conférenciers et des animateurs de l'architecture et du patrimoine ainsi que la qualité de leurs actions. Des vestiges antiques à l'architecture du XXe siècle, les Villes et Pays mettent en scène le patrimoine dans sa diversité. Aujourd'hui, un réseau de plus de 180 Villes et Pays vous offre son savoir-faire sur toute la France.

Depuis plus de 2000 ans, chaque période a laissé son empreinte au cœur de Vienne, qui a fondé son développement sur les atouts d'un site à la croisée de nombreuses routes, en bordure du Rhône. Les musées, accueillis dans plusieurs bâtiments (dont deux monuments médiévaux et un édifice du XIXe siècle) appartiennent au réseau des musées de France. Les collections, composées d'objets archéologiques à la fin du XVIIIe siècle, ont été enrichies depuis par le biais d'achats, de fouilles, de dons ou de dépôts de l'Etat, avec une diversification en direction des arts plastiques, des arts décoratifs et des savoir-faire liés à l'industrie textile.

La convention « Vienne Ville d'art et d'histoire », renouvelée en 2007, comporte trois axes : proposer des actions de médiation culturelle autour de la restauration des monuments historiques et de la Zone de protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager, accompagner la requalification de la vallée de Gère.

Le Plan Patrimoine de Vienne

Vienne possède un patrimoine parmi les plus riches de France. Conscients de cet atout, la Ville de Vienne, le Conseil général de l'Isère, la Région et l'Etat se sont associés pour élaborer un plan décennal (2005-2014) de restauration et de valorisation unique en Rhône-Alpes. Un premier financement de 3 millions d'euros a concerné la restauration de la Pyramide, des arcades du forum, de la façade nord de la cathédrale Saint-Maurice, du temple d'Auguste et de Livie (sécurisation), de l'église Saint-André-le-Haut (façade ouest) et du cloître Saint-André-le-Bas ainsi que la création d'une Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager. Une nouvelle convention, portant sur 4 millions d'euros, a été signée par les différents partenaires s'engageant à financer la poursuite des restaurations sur la cathédrale Saint-Maurice (façade ouest), le temple d'Auguste et Livie (réaffectation), le théâtre antique et l'église Saint-André-le-Haut (façade sud) et la sécurisation de l'église de l'ancienne abbaye Saint-André-le-Haut et de l'odéon.

A proximité

Aix-les-Bains, Albertville, Chambéry, Valence, Saint-Etienne, le Pays voironnais, le Pays du Forez, le Pays de Trévoux – Saône Vallée, le Pays des hautes vallées de Savoie, le Pays de la vallée d'Abondance, la Communauté d'agglomération d'Annecy, le Pays du Vivarais méridional, bénéficient de l'appellation Villes et Pays d'art et d'histoire.

Document édité par la Ville de Vienne

L'exposition a été réalisée par le service Animation du patrimoine sous le commissariat de Chrystèle Orcel, animatrice de l'architecture et du patrimoine, et Estelle Jeunet, adjointe de l'animatrice de l'architecture et du patrimoine, avec l'aide de Thérèse Rodriguez et Céline Flacher, guide-conférencière, et le soutien de la Direction Régionale des Affaires Culturelles et du Conseil départemental de l'Isère.

Remerciements :
Ville de Vienne : Musées de Vienne, Bibliothèques, Services techniques.
Ville de Vienne et ViennAgglo : Service commun d'archives.
De généreux prêteurs ont accepté d'enrichir le propos.
Qu'ils en soient tous chaleureusement remerciés

Iconographies et textes :
Françoise Lapeyre-Uzu.
Anne Lasseur, Emmanuelle Font-Bruyère, Michaël Douvegheant et Chloé Chevillot-Gérard, Musées Gadagne de Lyon.
Gaëlle Rivière, Archives municipales de Givors.
Centre d'observation de la nature de l'île du Beurre.
Philippe et Eve Guigal.
Ville de Serrières, Roger Chatelus et Gérard Carret, Amis du musée des Mariniers de Serrières.
Aurélie Laruelle, Château-musée de Tournon-sur-Rhône.
Alain Girard, Directeur-conservateur en chef du patrimoine du département du Gard.
Marc Andrieu, chargé de mission Patrimoine Action Culturelle GrandAvignon.

Iconographie : Eric Hulas, Compagnie Nationale du Rhône, Valence Ville d'art et d'histoire, Communauté de Communes Beaucaire Terre d'Argence, Ville de Tarascon.

Crédits photographiques : Ville de Vienne, Service Animation du Patrimoine et digital decorative sauf mentions spécifiques.

Couverture : *Vienne, gravure de Martens* d'après Bourgeois Fils, vers 1840, Musées de Vienne.

Conception : digital decorative design & communication 04 37 02 03 75
d'après la charte graphique VPAH établie par LM Communiquer
© Ville de Vienne, 2015

Vienne Ville d'art et d'histoire
Service Animation du patrimoine
1 place du Jeu-de-Paume 38200 Vienne
04 74 78 31 54
Mail : salle.patrimoine@mairie-vienne.fr

Sites Internet sur Vienne
www.vienne.fr
http://culture.vienne.fr
www.vienne-patrimoine.fr
www.musees-vienne.fr
www.vienne-tourisme.com