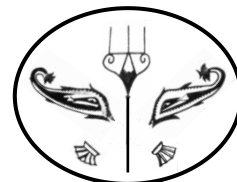




Hermès ou  
Mercure  
Messager  
des dieux

# Janus INFOS

Partenariat Mairie - Janus Clonas

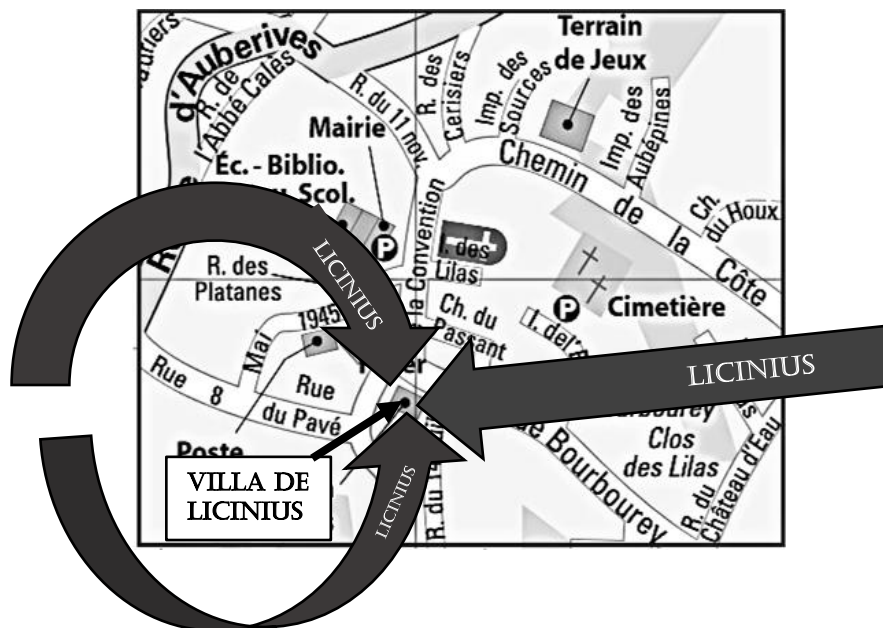


Bulletin édité par Janus - Association pour la promotion du patrimoine de Clonas-sur-Varèze. 38550

## Samedi 21 et dimanche 22 septembre 2024 JOURNEES EUROPEENNES DU PATRIMOINE De 14h30 à 18h30 Villa de Licinius - Clonas sur Varèze

### Animations (entièrement gratuites)

- **City game** clonarin : "Tous les chemins mènent à Licinius"  
sur le thème du *Patrimoine des itinéraires, des réseaux et des connexions*.  
Découverte d'itinéraires marquants du village. Départ et arrivée à la Villa de Licinius.  
Durée : environ 1 h - Seul(e) ou à plusieurs, tous publics - sans inscription préalable.



- **Visites commentées** du musée et du jardin romain par l'équipe de Janus en costume.
- **Exposition de sculptures** sur pierre et sur bois de Roger BERNARD (derniers jours)
- **Atelier enfants** : création d'un set de table sur le thème de ces journées.

### Samedi 5 octobre 2024

Sortie d'automne des associations *Janus* et *Roussillon Evocations*

### Visite de l'apothicairerie et du monastère de BROU (Bourg-en-Bresse)

Voyage destiné à tous les amateurs de patrimoine, membres ou non de ces associations.  
Parlez-en à vos amis !

Bulletin d'inscription sur la feuille jointe

# Patrimoine des itinéraires...

## Itinéraire

Du latin *itinerarius* (relatif au chemin). L'itinéraire est donc le chemin pour se rendre d'un point à un autre et ses différentes étapes. Les itinéraires empruntent des voies créées par la nature (cours d'eau, fond de vallées, crêtes) ou aménagées par l'homme pour faciliter les déplacements.

Pour en garder la trace, on choisit de créer des cartes. De la table de Peutinger aux cartes IGN sur papier, puis aux applications fournies sur les smartphones, impossible de se perdre (ou presque) ...

## Voie fluviale

D'un point de vue géographique, la Vallée du Rhône a de tous temps été la voie de communication principale pour se rendre du lac Léman à la Méditerranée. Les Romains ont fondé de nombreuses cités importantes le long de ce fleuve. On pouvait descendre par bateau de Lugdunum (Lyon, fondée en 43 avt JC) à Massilia (Marseille) en passant - entre autres - par Vienna (Vienne) et Arelate (Arles). Au cours des siècles, des voyageurs connus ont navigué sur le Rhône, tels Marie de Médicis, Mme de Sévigné ou Richelieu. L'attrait de ce fleuve ne se dément pas. La navigation commerciale et de loisirs est toujours présente.

## Routes

Les Gaulois ont maillé leur territoire de différents chemins que les Romains ont réutilisés et améliorés pour l'acheminement de leurs troupes, en particulier. A partir d'Auguste, Lugdunum devient le centre d'un réseau de routes dit "réseau Agrippa" ou "Via Agrippa", dont la branche la plus célèbre suit la rive gauche du Rhône.

Elle reliait Arausio (Orange) à Valentia (Valence) puis Vienna à Lugdunum. Ernaginum, ville antique sur le site de la ville actuelle de Tarascon, était un lieu important au carrefour de la Voie Domitia (vers l'Espagne), la Via Aurelia (en provenance de Rome via Luni) et de la Via Agrippa (vers Lyon).

Il faut attendre le XVI<sup>e</sup> siècle et l'affirmation de l'État moderne pour que le développement des routes connaisse un regain d'intérêt.

Du XVII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle, le "Grand chemin" - ancêtre de notre RN7 - ne cessera de se rapprocher de son schéma actuel via les grands projets de Sully, puis Colbert. Ces routes empruntées par des carrosses étaient parfois peu... "carrossables", d'où la création en 1755 d'un grand corps d'ingénieurs des Ponts et Chaussées.

En 1824, la **Route impériale n°8** (depuis Napoléon Ier), prit le nom de **Route royale n°7** qui désignait l'itinéraire de Paris à Antibes, puis de nouveau **Route impériale n°7** et enfin **Route Nationale 7** sous la III<sup>e</sup> République.

"Route des vacances, [...] qui fait d'Paris un p'tit faubourg d'Valence" célébrée par Charles Trenet en 1955, elle fut doublée dans les années 1960/70, par l'autoroute A7, synonyme de vitesse mais aussi de bouchons lors de ces mêmes vacances.

## Chemin de fer

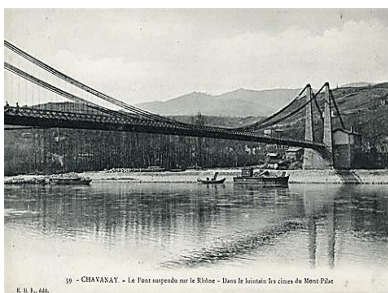
Au XIX<sup>e</sup> siècle, la ligne Paris-Lyon-Marseille dont le tronçon entre Vienne et Valence a été achevé en 1855, est établie sur la rive gauche du Rhône, après de multiples hésitations entre les 2 rives. Elle est exploitée par la Cie Paris-Lyon-Méditerranée (PLM). Le train à vapeur puis électrique, permet de tracter de lourdes charges sur de longues distances, puis acheminer de nombreux voyageurs pour leur travail ou leurs loisirs.

## Et à Clonas ?

Licinius, on le sait, faisait acheminer ses marchandises par **bateau** sur le Rhône, entre Vienne et Clonas voire plus au sud. La plus belle illustration en est la mosaïque du triclinium, consacrée au dieu Océan, protecteur des eaux douces et des eaux salées et de tout ce qu'elles abritent ou transportent. Quelle meilleure assurance contre les aléas de la navigation sur un fleuve puissant et parfois dangereux.

Il est souvent nécessaire de traverser rivière et fleuve.

La Varèze pouvait être traversée à pied via un **gué** situé dans zone des Prés de Saint-Prim (voir cadastre).



19 - CHAVANAY - Le Pont suspendu sur le Rhône - Dans le Histoire des cités de Mousé Pélé  
E. H. J., 1914

Sur le Rhône existaient 3 **bacs à traîlle** : entre St-Maurice et St-Pierre de Bœuf, entre Sablons et Serrière et entre Condrieu et les Roches. Rien pour se rendre de Clonas à Chavanay.

Il fallut attendre 1874 pour voir le premier **pont de Chavanay** construit. Bien qu'étroit, puisque 2 véhicules ne pouvaient se croiser, il était indispensable pour relier les routes impériales 86 et 7, ainsi que la vallée de la Varèze et les grands centres charbonniers de la Loire. Il ne reste actuellement que les 2 piles du pont et les fondations de la maison du garde-pont.

Détruit par les Allemands le 1<sup>er</sup> septembre 1944, reconstruit et utilisé jusqu'en 1977, il fut démonté et rasé avec la mise en service, la même année, du pont actuel en aval du précédent, face à Saint-Alban du Rhône.

Quant aux **routes**, longtemps pas ou mal pavées, Valerius, (notre légionnaire à l'entrée du musée), pourrait vous en parler : c'est lui qui entretenait ses **caligae** (sandales), cloutées pour mieux protéger les semelles de cuir.

Après les déplacements à pied, en charrette, puis en carrosse se développent les transports par diligence. Dans son recueil **Clonas** (2<sup>e</sup> partie), Charles Gontier indique qu'à partir du XVII<sup>e</sup> siècle, il y aurait eu à Clonas le **café du relais** qui possédait une grande remise servant de relais de chevaux. (Il deviendra beaucoup plus tard le **café Vincent**). Il se trouvait près du pont sur la Varèze sur l'actuelle RD4 qui ne s'appelait pas ainsi à l'époque puisque la création d'un Grand chemin vicinal a été actée en 1836 pour relier Salaise aux Roches de Condrieu. De Clonas, on passait par les Varilles pour se rendre à Saint-Maurice. En plus de la RD4 et de la N7, restent des chemins de service, assez étroits, peu praticables permettant de se rendre dans les champs ou les vergers.

La **voie ferrée** passant à Clonas, la commune avait demandé instamment la création d'une **halte** (achevée en 1894). En 1931, une **gare** est inaugurée, elle restera jusqu'en 1983, date de sa fermeture et de sa démolition.

En effet, la voiture a facilité les déplacements individuels et les camions ont fait concurrence à la batellerie et au chemin de fer.

Les distances se sont allongées et les temps de transport réduits. Imaginez : à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, il fallait 5 à 6 jours avec des chevaux pour aller de Paris à Vienne ; ou bien 11 heures en train pour aller de Lyon à Marseille contre environ 1h40 actuellement en TGV...



A l'inverse, l'envie de prendre le temps de la réflexion, de la rencontre et de l'observation, se retrouve chez les pèlerins qui empruntent le **chemin de Compostelle**. Il traverse Clonas d'est en ouest sur une distance d'environ 6 km. Allant de Genève à Compostelle via Le Puy-en-Velay, il est souvent fréquenté par des Allemands et des Suisses.

Quant aux amateurs de modes doux, ils peuvent emprunter la **Via Rhôna** dont la liaison avec Clonas n'existe pas encore mais est prévue, avant d'aller découvrir la **route des vins** de la Vallée du Rhône qui longe la Via Rhôna...

## ...Des réseaux et des connexions

Au-delà du déplacement physique, on a toujours eu le besoin de communiquer, de transmettre des informations ou des nouvelles.

Depuis Iris messagère de Junon et Hermès messenger de Jupiter, depuis les commérages autour du lavoir, les discussions des hommes au café pendant la messe (!) ou les annonces officielles par le garde-champêtre "Oyez bonnes gens !", la communication est passée par l'oral. Par l'écrit également : pigeons voyageurs portant des messages, Poste royale créée par Louis XI en 1464, ancêtre de notre poste pour transmettre du courrier : écrit à la plume, scellé à la cire jusqu'à celui écrit au stylo envoyé dans une enveloppe timbrée. Pour une information plus large, la communication écrite a transité, entre autres, par les journaux. Et la liste n'est pas exhaustive.



Puis arrivèrent les moyens de communication plus techniques.

Transmission via un matériel : télégraphe optique de Chappe (1792), télégraphe électrique de Morse (1832), téléphone (1876), radio (1876), TSF (1896), télex, fax ; puis à partir du XX<sup>e</sup> siècle : télévision, minitel, ordinateur, téléphone portable... Des techniques élaborées comme l'internet et l'intelligence artificielle pour aller chercher / fournir des informations ou bien les réseaux sociaux pour échanger, se sont développées de façon vertigineuse, abolissant virtuellement le temps et les distances et augmentant le nombre des échanges de façon exponentielle.

Il est encore possible aux scientifiques d'aujourd'hui, d'admirer - directement, de leurs propres yeux - les peintures rupestres de la Grotte Chauvet originale (- 36 000 ans). Actuellement, on peut réaliser des "peintures", par exemple, sur une tablette graphique, les stocker éventuellement sur une clé USB, les partager mondialement, à l'instant T, via internet, sans besoin de se déplacer.

Ces œuvres nouvelles nécessitent donc un matériel (tablette), un réseau (internet), éventuellement un support (clé USB) qui évoluent en permanence ainsi que de l'énergie (électricité). Que se passerait-il si l'un de ces éléments faisait défaut ?



Les avantages de ces nouveaux modes de communication sont indéniables. Qu'en est-il de l'avenir des données ?

Patrimoine rime souvent avec mémoire et durée.

En favorisant le virtuel, n'allons-nous pas vers un patrimoine éphémère ?

**Samedi 5 octobre 2024**

## BROU : visites de l'apothicairerie et du monastère

### L'apothicairerie

Ancienne pharmacie hospitalière, elle est installée dans les murs de l'Hôtel-Dieu depuis la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, elle a été définitivement fermée en 1963.

A l'intérieur on découvre un laboratoire en état de marche, avec ses alambics, un pressoir, des mortiers et autres ustensiles qui servaient aux religieuses pour préparer leurs décoctions. Dans la pièce voisine se trouve la bibliothèque avec ses livres de recettes, ses codex : toute une épopée vécue du XVII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle. Enfin l'officine avec son tapis rouge et ses boiseries du XVIII<sup>e</sup> siècle porte sur ses étagères **faïences, verrines et boites en bois**.



### Le monastère royal de Brou

A l'époque mérovingienne, le site de Brou accueille une nécropole burgonde ; un petit prieuré bénédictin y aurait été fondé vers l'an 1 000 puis une église construite au XII<sup>e</sup> siècle, reconstruite au XV<sup>e</sup> siècle puis rasée au siècle suivant pour laisser la place à l'église actuelle.

C'est Marguerite d'Autriche qui fera construire le monastère de Brou.

L'histoire de cette construction est, en elle-même assez surprenante : 2 femmes en sont à l'origine.

Marguerite de Bourbon fait un vœu après l'accident de chasse dont son mari Philippe, comte de Bresse et plus tard duc de Savoie, est victime : si son mari guérit de sa blessure elle promet de transformer en monastère l'ancien prieuré. Elle meurt brutalement sans avoir pu accomplir sa promesse.

Son fils, Philibert le Beau, meurt en 1501. Marguerite d'Autriche, son épouse inconsolable voit là un châtiment céleste et décide de réaliser le vœu oublié et de faire construire un monastère et une église pour le tombeau de son défunt mari. Fille et tante d'empereur elle va lancer un projet ambitieux à hauteur de sa fortune : en effet elle est régente des Pays-Bas où elle vit, mais aussi comtesse de Bourgogne et duchesse de Savoie.

La construction des bâtiments monastiques débute dès 1506 par la construction de trois cloîtres, achevés en six ans. L'église sera bâtie en un temps record entre 1512 et 1532 : le chantier est confié à un architecte flamand puisque Marguerite réside à Malines, en Flandre. Elle doit abriter trois tombeaux : celui de Philibert, celui de Marguerite de Bourbon et celui de Marguerite d'Autriche. Marguerite meurt 2 ans avant la consécration de l'église de Brou et ne l'a d'ailleurs jamais vue.

Le monastère est occupé par des moines Augustins venus de Lombardie. Ils seront remplacés par des Français en 1659. C'est à ce moment que le monastère de Brou, désormais placé sous la protection du roi de France, devient monastère royal.

Par la suite le couvent sera successivement transformé en étable à porc, en prison, en caserne, en refuge pour mendiants, en asile de fous. En 1823, il devient séminaire et actuellement il abrite le musée.



L'église, édifice imposant, est un joyau du gothique flamboyant et présente une grande unité de style puisque édifée en très peu de temps. Elle présente l'un des rares **jubés** subsistant en France et les trois tombeaux de Philibert de Savoie, Marguerite d'Autriche et Marguerite de Bourbon. De nombreux artistes ont collaboré à ces trois monuments, point culminant de l'épanouissement de la culture flamande en Bourgogne. Les tombeaux de Philibert et de Marguerite d'Autriche ont la particularité d'offrir une double représentation de chacun, vivant et mort, sur deux niveaux.

**Bonne visite à tous !**