

AIX - LES - BAINS

Arts *et* mémoire



Gil.Dur

LE CIRCUIT DU LAC

A AIX-LES-BAINS (1949-1954)

LES FRÈRES SERPOLLET

PRÉCURSEURS DE L'AUTOMOBILE

LES KIOSQUES A MUSIQUE

D'AIX-LES-BAINS

CLAUDE DE SEYSSEL

THÉORICIEN DE LA MONARCHIE FRANÇAISE

Les champions automobiles internationaux
qui ont participé au Circuit du Lac à Aix-les-Bains



Louis ROSIER
Champion de France 1952



Jean BEHRA
Vainqueur du Grand Prix de
France 1952 à Reims



Robert MANZON
le brillant Champion Français



Stirling MOSS
L'As Britannique du volant



Harry SCHELL
Le sympathique Champion
Franco-Américain.



Maurice TRINTIGNANT
Vainqueur de nombreuses
épreuves internationales.

D E C E M B R E 1 9 9 5

Sommaire

- 2 Editorial
- 3 Le Circuit du Lac, à Aix-les-Bains (1949-1954)
Geneviève FRIEH et Jean-Pierre HANRIOUD
- 17 Les frères Serpollet, précurseurs de l'automobile
Guy DURENNMATT
- 27 Les kiosques à musique d'Aix-les-Bains
François FOUGER
- 32 Claude de Seyssel,
théoricien de la Monarchie Française
Bénédicte et Robert FRANÇOIS
- 41 Le Temple dit "de Diane", vestige romain d'Aix-les-Bains
d'après Alain CANAL



En couverture : Reproduction de la couverture de la plaquette programme de 1953 du Circuit du Lac d'Aix-les-Bains.

A R T S E T M E M O I R E

Publication éditée par la Société d'Art et d'Histoire d'Aix-les-Bains.

2, rue Lamartine - 73100 Aix-les-Bains.

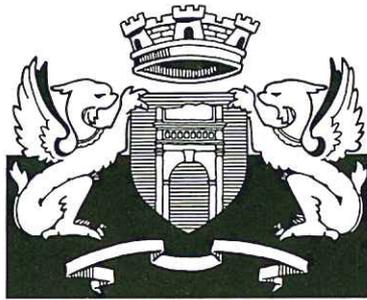
Directeur de la rédaction : J.F. Connille.

Comité de lecture et de rédaction : J.F. Connille, Y. Mestelan, R. Castel, F. Gimond, J. Lagrange, G. Frieh, P. Calvelli, H. Billiez, A. Demanche, F. Fouger, C. Fouque, L. Demouzon.

Composition P.A.O. : Service Action Ville - Aix-les-Bains.

Imprimerie : Aix'Prim - 73100 Aix-les-Bains

Dépôt légal : Décembre 1995.



Société d'Art et d'Histoire
AIX-LES-BAINS

Editorial

Restant fidèle aux orientations tracées dès l'origine de la revue, la "Société d'Art et d'Histoire d'Aix-les-Bains" propose dans le n°5 d' "Arts et Mémoire", des articles marqués par un éclectisme qui se veut plus propice à l'enrichissement et à l'ouverture qu'à la dispersion culturelle. Trois grands thèmes occupent ce numéro.

L'automobile d'abord. Celle d'hier avec la course du "Circuit du Lac" évoquée par la couverture qui s'inspire d'une brochure publicitaire de l'époque. Une course créée en 1949 dans le contexte d'une ville qui souhaite, malgré la nouvelle donne de l'après-guerre, continuer à servir de référence et dont la dernière manifestation a eu lieu en mai 1960, victime autant de nouvelles réglementations draconiennes que du tragique accident qui l'endeuilla.

Celle d'avant-hier également avec la première partie d'un article qui retrace les débuts de l'automobile, du temps où le moteur à explosion n'avait pas émergé, et où il fallait essayer de propulser des véhicules à la vapeur, sans risques démesurés. En évoquant les mises au point technologiques des frères Serpollet de Culoz, nous avons aussi l'occasion d'élargir nos centres d'intérêt aux régions voisines.

La science politique ensuite avec un article de fond sur Claude de Seyssel qui a vécu au tournant décisif des XV^{ème} (il est né à Aix vers 1450) et XVI^{ème} siècles, à une époque où les acquis du Moyen-Age sont confrontés à de nouvelles références. Pratiquement en même temps que "le Prince" de Machiavel, Claude de Seyssel a publié "La Monarchie de France" le "premier traité politique de notre littérature". A travers les pérégrinations d'un Savoyard, à travers l'analyse de ses idées sur le pouvoir royal (des idées qui viennent peut-être trop tard), grâce à une approche documentée, bienveillante, mais qui sait rester critique, on comprend mieux le système politique français de "l'Ancien Régime".

L'architecture enfin. Au moment où vient d'être installé un "kiosque à musique" sur la place des Thermes, il n'était pas inutile de retracer, par le texte et par l'image, les diverses réalisations de ce genre qui ont vu le jour à Aix-les-Bains. De même, il nous a paru intéressant de fournir une synthèse des réflexions d'Alain Canal sur le Temple dit "de Diane".

Merci aux auteurs qui ont accepté de nous faire partager leurs recherches en nous plongeant dans quelques épisodes du monde d'hier, approche indispensable pour réfléchir et comprendre le monde d'aujourd'hui.

Jean-François CONNILLE

Le circuit du lac

A A I X - L E S - B A I N S

1 9 4 9 - 1 9 5 4

La course automobile en France dans l'immédiat après-guerre

La guerre en Europe, en 1939, avait mis fin à toute pratique des sports mécaniques sur notre continent ; aussi, dès l'arrêt des hostilités, les frustrés du dérapage contrôlé et de l'odeur d'huile de ricin qu'avaient été pendant cette période les pratiquants et les spectateurs reprirent le chemin des circuits. A partir de septembre 1945, un mois après la fin de la guerre, on organisa, à Paris, le Grand Prix du Bois de Boulogne. Et, pour ne parler que de la France, on vit l'éclosion d'un grand nombre de compétitions et la création ou la reprise de nombreux circuits : ainsi en 1946, à Saint-Cloud, le Grand Prix de l'Autoroute de l'Ouest pour l'inauguration de celle-ci. Partout en France, des villes eurent leurs pistes où chaque année les pilotes et les constructeurs de voitures de course se retrouvaient pour se disputer les trophées : circuits des Remparts à Angoulême, des Comminges à Saint-Gaudens, du Forez à Saint-Etienne, d'Albi, de Marseille, de Nice, de Dijon, de Nantes, de Perpignan, de Nîmes, sans oublier les grands classiques qu'étaient, avant guerre, Le Mans avec ses 24 heures, Reims-Gueux, Monaco et Pau avec leurs circuits dans la cité, et Monthléry aux portes de Paris avec son autodrome.

Notons que ces circuits, en plus des courses d'auto, pouvaient accueillir des courses de moto comme le fit d'ailleurs

le Circuit du Lac d'Aix-les-Bains ; mais, par souci de clarté, nous nous contenterons d'envisager le sujet dans le cadre du sport automobile.

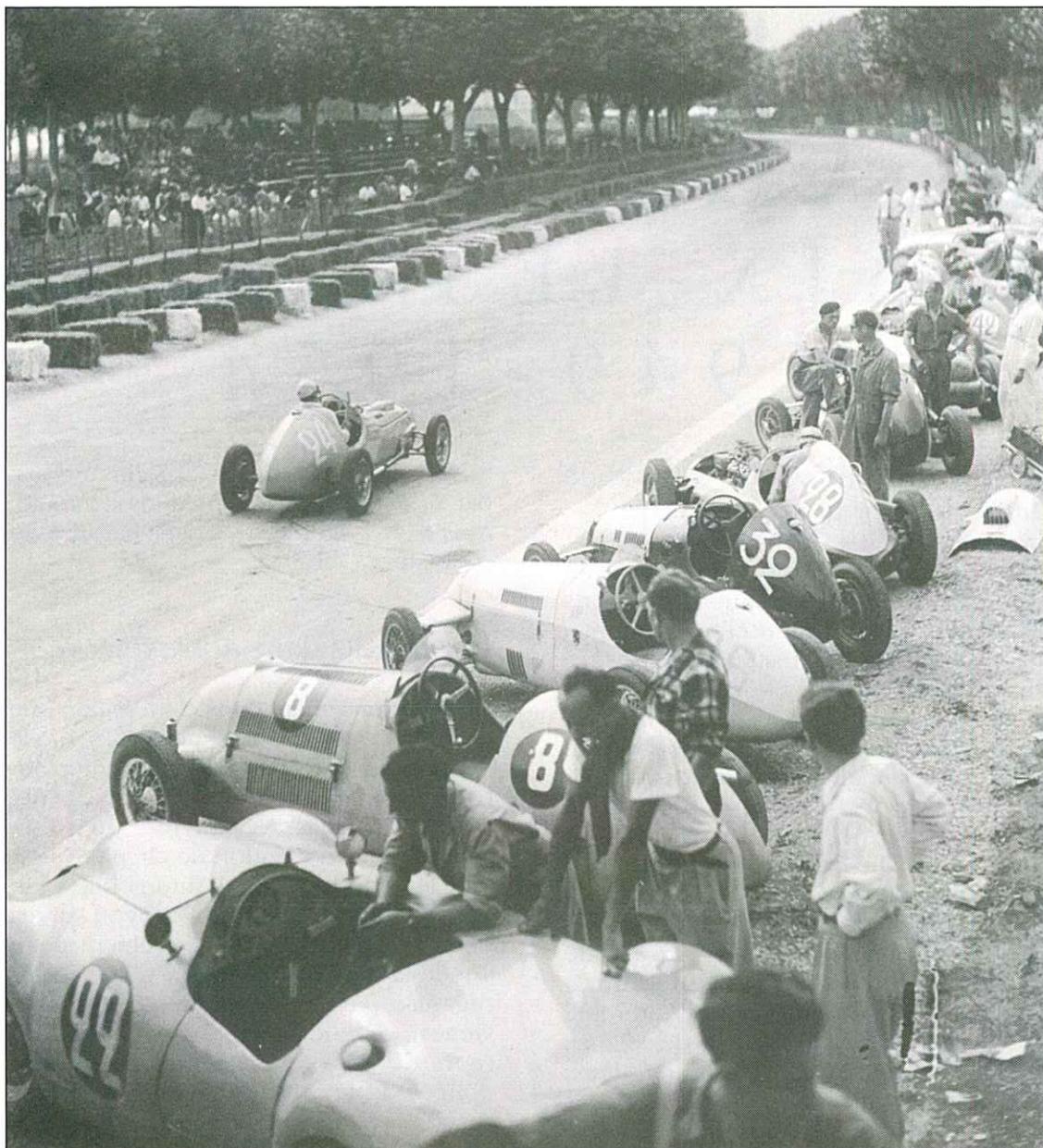
Les circuits dans notre région

Curieusement dans cette région que l'on pourrait assimiler à l'actuelle Région Rhône-Alpes, et comparativement à l'ensemble de l'hexagone, c'est un constat de pauvreté qu'il faut faire quant à la création de circuits. Mis à part le Grand Prix de l'Automobile Club de France disputé en 1947 à Lyon sur les boulevards circulaires (seulement cette année-là) et le Grand Prix des Nations organisé par nos voisins helvétiques à Genève chaque année dès 1947, les amateurs de courses automobiles étaient obligés de faire de longs déplacements pour assister à des compétitions.

La création du Circuit du Lac

Pour combler ce vide et pour des motifs promotionnels, la ville d'Aix-les-Bains et l'Automobile Club de Savoie, sans oublier le Moto-Club de Savoie, décidèrent de créer le Circuit du Lac. L'idée avait germé dans l'esprit toujours bouillonnant de l'artiste et inventeur Cyril Constantin. Aix-les-Bains voyait dans cette manifestation l'occasion de montrer son dynamisme et de retrouver son image d'avant-guerre de

Le circuit du lac à Aix-les-Bains



1949 - Vue des stands de ravitaillement.

ville d'eaux "phare" avec ses courses hippiques, son concours d'élégance automobile, etc. Les sports mécaniques, fort prisés à l'époque, ne pouvaient qu'attirer une clientèle dont Aix-les-Bains avait bien besoin.

L'Automobile Club de Savoie, quant à lui, vis à vis des autres clubs français très dynamiques, pouvait, grâce à cet événe-

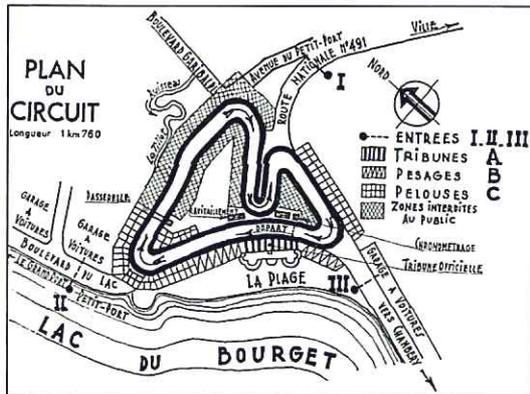
ment, ne pas rester en retrait.

Ainsi le docteur Dussuel, Maire d'Aix-les-Bains, et monsieur Potel, Président de la Commission Sportive de l'Automobile Club de Savoie, furent les "chevilles ouvrières" de la création du Circuit du Lac dont la première édition eut lieu le 19 juin 1949 en tant que première course internationale de vitesse automobile.

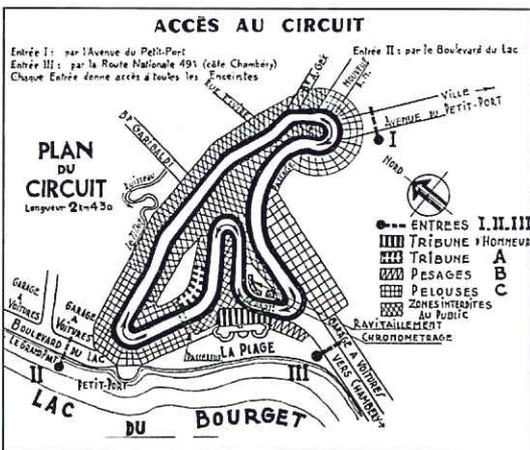
Le circuit du lac à Aix-les-Bains

Le tracé du Circuit et ses évolutions

Le Circuit du Lac, le bien nommé, avait pour cadre les rivages du Lac du Bourget. La ligne de départ et d'arrivée, les stands de ravitaillement et la tribune officielle étaient situés sur l'esplanade devant l'entrée de la Plage, et cette implantation sera constante pendant les six années durant lesquelles se disputera la compétition.



Tracé des années 1949 - 1950 et 1951

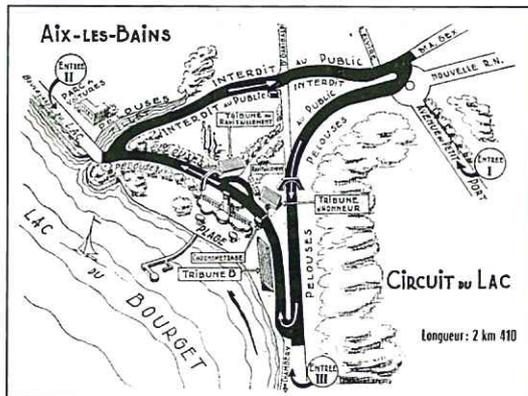


Tracé 1952

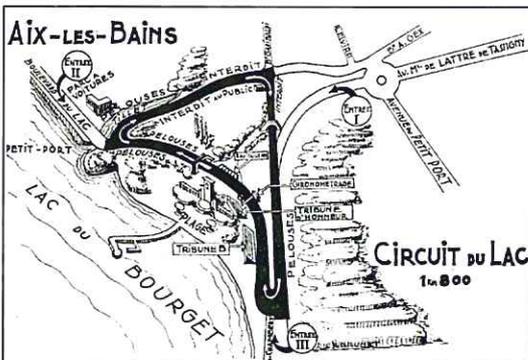
Une grande courbe (presqu'une ligne droite) allait de la Plage au Petit Port, route qui a aujourd'hui disparu, son tracé étant remplacé par les installations du Centre Nautique.

Au Petit Port, les concurrents viraient à droite au virage dit "des Libellules" pour prendre l'avenue du Petit Port, le long du Tillet, jusqu'au virage dit "de la

Bognette". Ils revenaient devant la Plage où ils négociaient une "épingle à cheveux" pour ensuite se diriger vers la Nationale 491 Aix-les-Bains/Chambéry qu'il empruntaient (sous la colline de Tresserve) jusqu'au virage dit "de la Source" qui les ramenait vers la Plage et la ligne d'arrivée. Ce tracé de 1,760 km sera



Tracé 1953



Tracé 1954

celui des années 49, 50 et 51.

En 1952, le circuit sera porté à 2,430 kms par l'emprunt de l'avenue du Petit Port jusqu'au carrefour de cette avenue avec la Nationale 491 et l'épingle à cheveux devant la Plage se trouvera inversée.

En 1953, cette épingle à cheveux est supprimée mais la longueur de la piste reste à 2,410 kms par le report du virage de la Source 400 m plus loin sur la Nationale vers Chambéry.

En 1954 le tracé retombe à 1,800 kms en revenant au virage de la Bognette pour rejoindre la Nationale.

Le circuit du lac à Aix-les-Bains

Les mécaniques et les hommes en présence

Plusieurs catégories de véhicules de compétition s'affrontent sur le Circuit du Lac : des Racers 500, propulsés par un monocylindre de 500 cm³ emprunté généralement à la moto, aux Monomill motorisés par un bicylindre Panhard en passant par des voitures de sport et de tourisme dans le cadre du Trophée de Savoie, sans oublier les motos.

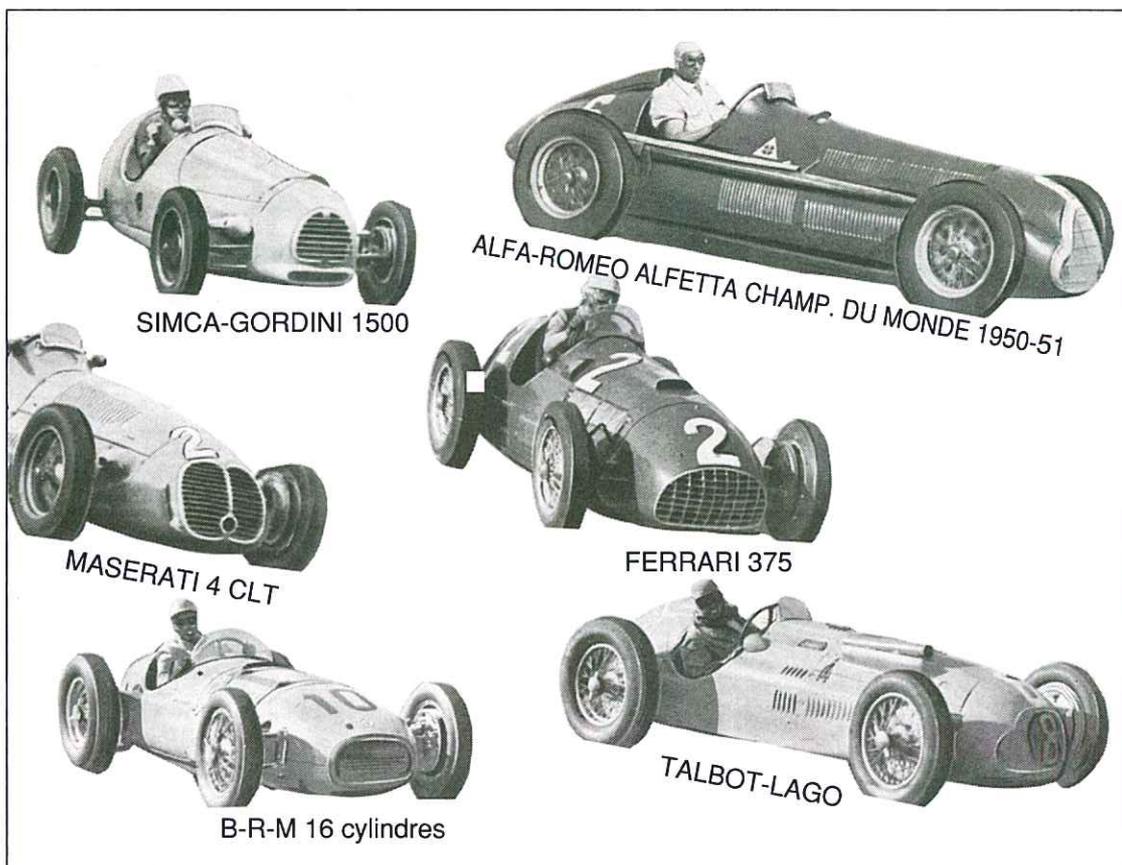
Mais la catégorie reine, celle qui fait le prestige de cette manifestation, est la Formule 2 : véhicule de compétition du type monoplace avec un moteur d'une cylindrée maximum de 2000 cm³ sans compresseur ou 500 cm³ avec compresseur.

Par comparaison, la Formule 1 de l'époque est limitée à 4500 cm³ sans compresseur et 1500 cm³ avec compres-

seur. Aujourd'hui, en 1995, la même Formule 1 se contente de 3000 cm³ sans compresseur ni turbo-compresseur.

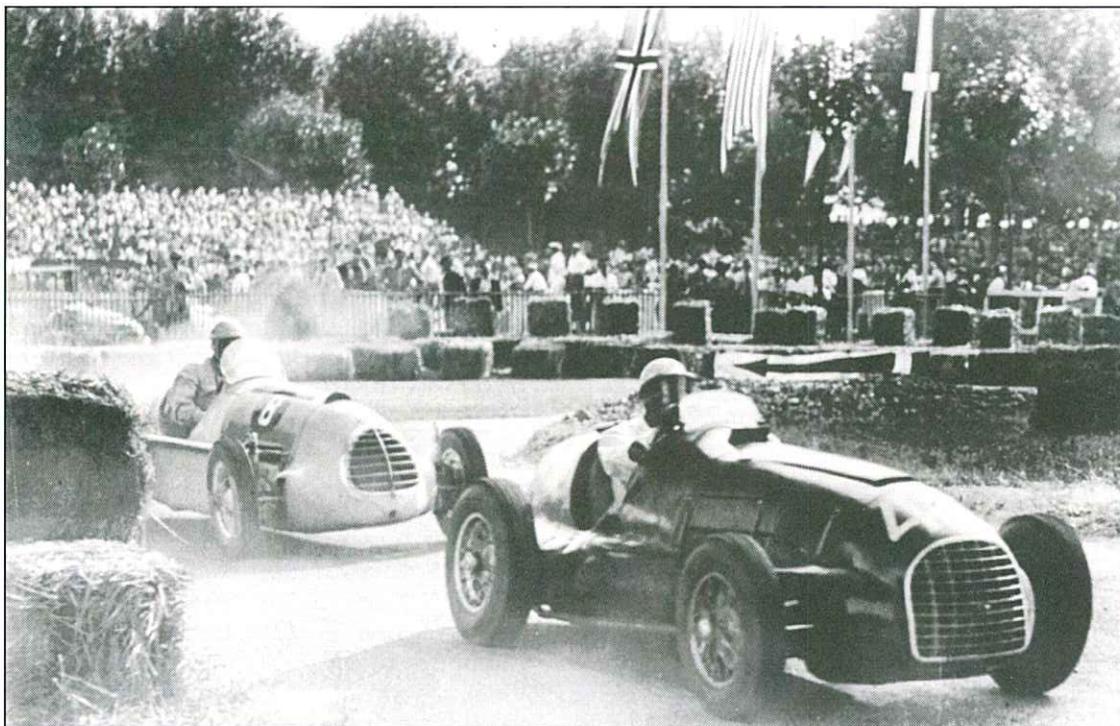
C'est en 1950 qu'est né le Championnat du Monde de Formule 1 avec des règlements qui se perpétuent jusqu'à nos jours. Il est à noter que les Formules 1 et 2 de cette époque étaient toutes à moteur avant et propulsion arrière. Le moteur central dont toutes les voitures de course modernes sont équipées ne remporta sa première victoire en Championnat du Monde qu'en 1958, au Grand Prix d'Argentine, avec la Cooper de Stirling Moss.

Le Circuit du Lac attire les meilleurs pilotes français de l'époque (Sommer, Behra, Trintignant, Simon, Manzon, Rosier) et certains des meilleurs "volants" étrangers (Moss, Collins, Macklin pour l'Angleterre, Schell pour les USA, Sterzi, Vallone, Bonetto, Cortese pour l'Italie, Graffenried, Fischer pour la Suisse). Le décor étant planté, les concurrents définis, la course peut commencer.



Les "Formule 1" des années 50

Le circuit du lac à Aix-les-Bains



1949 - Le Comte STERZI et Eugène MARTIN se disputent la victoire

19 juin 1949
Premier Circuit International de
Vitesse d'Aix-les-Bains

David terrasse Goliath

La course se déroule en deux éliminatoires de 40 tours (70 kms) et une finale de 57 tours (100 kms). Les dix meilleurs temps des deux éliminatoires confondues disputent la finale. Le temps est radieux et le public est venu en grand nombre de toute la région.

Vingt concurrents sont engagés parmi lesquels l'Equipe Simca-Gordini officielle, porte-drapeau avec Talbot du sport automobile français en ces années 50. Le moteur, dérivé de celui de la Simca 8, est un 4 cylindres en ligne porté à 1430 cm³. Les pilotes renommés en sont Maurice Trintignant et Robert Manzon.

Le Comte Sterzi dispose d'une Ferrari particulièrement compétitive, la 166 F2 dont le moteur, un 12 cylindres en V de 2 litres, développe quelques 155 cv. Les autres pilotes sont des concurrents "privés".

Dans la première éliminatoire, la Ferrari du Comte Sterzi s'impose facilement devant la Simca-Gordini de Trintignant. La deuxième éliminatoire est remportée par Eymart devant Thepenier, tous deux sur Simca-Gordini.

Dès le départ de la finale, le grand favori qu'est le Comte Sterzi s'installe en tête, mais il est suivi comme son ombre par Eugène Martin sur une voiture de sa construction, la Jicey, propulsée par un moteur BMW 6 cylindres en ligne de 2 litres de cylindrée, issue de la BMW 328 d'avant-guerre.

La prestigieuse Ferrari ne parviendra pas à lâcher cette voiture de construction artisanale et devra même lui laisser le commandement de la course avant d'abandonner, en proie à des problèmes mécaniques.

Ainsi, Eugène Martin remporte d'une façon fort méritée cette première édition du Circuit du Lac devant Maurice Trintignant.

Le circuit du lac à Aix-les-Bains

28 mai 1950

Deuxième Circuit International
de Vitesse d'Aix-les-Bains

Une belle victoire du grand
champion Raymond Sommer

En ce week-end de la Pentecôte, le programme est chargé : le dimanche, la course des Racers 500 remportée par l'Américain Harry Schell sur une Cooper JAP, et le lundi la course de Formule 2 qui réunit 20 participants sur deux éliminatoires et une finale comme l'année précédente.

Le plateau, très international, est de fort belle qualité : deux Ferrari, l'une pour le Français Raymond Sommer et l'autre pour l'Italien Roberto Vallone, s'opposent à l'équipe Simca-Gordini (Trintignant, Manzon, Simon) et à l'écurie anglaise H.W.M., moteur ALTA 4 cylindres 2 litres, de construction britannique (Stirling Moss, John Heath) ; sans oublier l'Américain Schell qui se présente au départ avec son Racer 500 à moteur arrière dans lequel a été monté pendant la nuit un propulseur de 1100 cm³ bicylindre JAP, et d'autres pilotes privés parmi lesquels on trouve des Suisses et même deux Argentins.

Le temps a été maussade tout le week-end et la course se disputera sous la pluie.

La première éliminatoire est remportée facilement par Sommer qui "prend" un tour au second, Trintignant, victime d'un tête-à-queue.

Au départ de la deuxième éliminatoire, la Ferrari de Vallone se porte en tête, suivie de la Cooper de Schell. Celui-ci poussera l'Italien à la faute et s'emparera de la première place qu'il ne quittera plus jusqu'à l'arrivée.

La finale verra pendant 40 tours une bataille intense entre la souple et puissante Ferrari de Sommer et la légère et maniable Cooper de Schell. Sommer est parti en tête mais Schell le dépasse au quatrième tour et prend jusqu'à dix secondes d'avance. Sommer, en très grande forme, refait son retard, et, après plusieurs tentatives infructueuses, parvient à reprendre le commandement de la course. Quelques tours plus tard, Schell abandonne sur ennuis mécaniques et Sommer l'emporte avec un tour d'avance sur les Simca-Gordini de Simon et Trintignant.

Raymond Sommer signe là une très belle victoire qui sera l'une des dernières de son prestigieux palmarès, car, quelques semaines plus tard, il trouvera la mort sur le circuit de Cadours.



1950 - SOMMER remporte la 1^{ère} éliminatoire avec un tour d'avance sur TRINTIGNANT à gauche.

Le circuit du lac à Aix-les-Bains

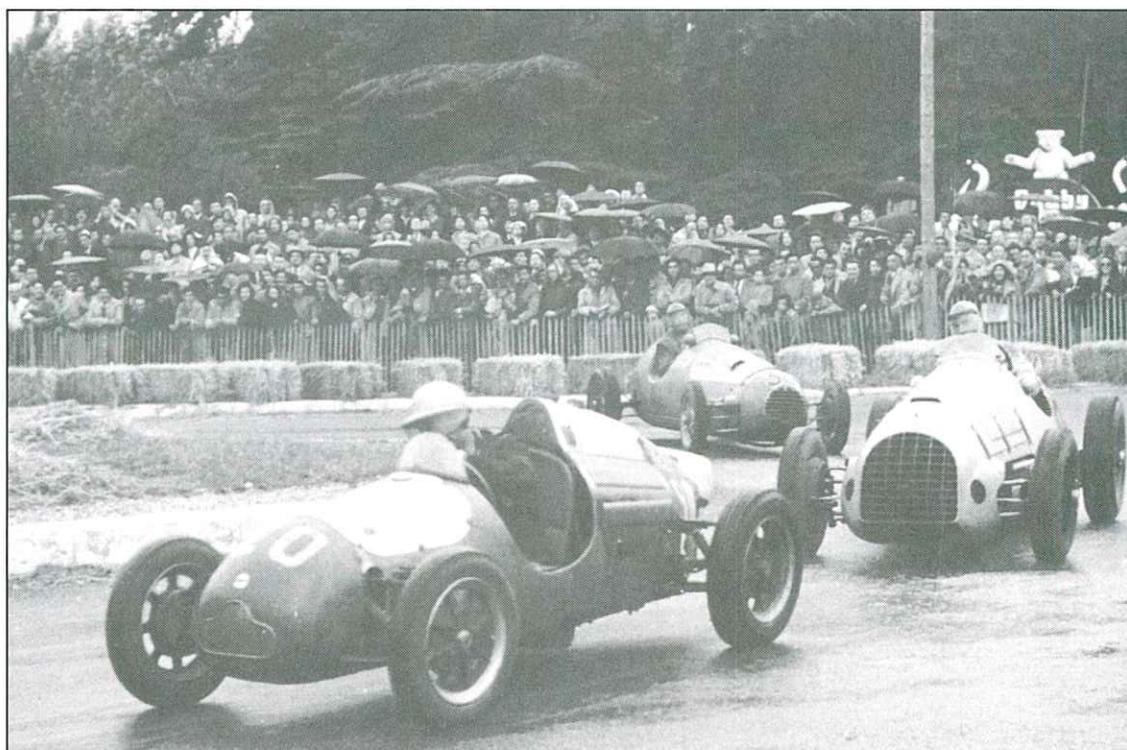


1950 - Au 1^{er} tour de la 2^{me} éliminatoire à la sortie du virage des Libellules, VALLONE mène devant SIMON.



1950 - Au virage en épingle à cheveux devant la plage, le gros du peloton est emmené par MOSS (H.W.M.).

Le circuit du lac à Aix-les-Bains



1950 - Dans la finale, SCHELL précède SOMMER.



1950 - SOMMER et SCHELL

Le circuit du lac à Aix-les-Bains

3 juin 1951

Troisième Circuit International
de Vitesse d'Aix-les-Bains

La nouvelle Ferrari s'impose

Toujours le même circuit et les deux éliminatoires, plus une finale ; mais cette année le beau temps est de la partie !

Dix huit concurrents sont engagés.

Il y a deux Ferrari 166 F2 au départ : celle de l'Italien Cortese qui dispose d'un modèle 1949, et celle du Suisse Fischer qui bénéficie du nouveau modèle apparu en 1950 aux mains des pilotes d'usine Ferrari et qui se distingue par une nouvelle suspension et par une carrosserie plus aérodynamique.

L'équipe Simca-Gordini présente deux

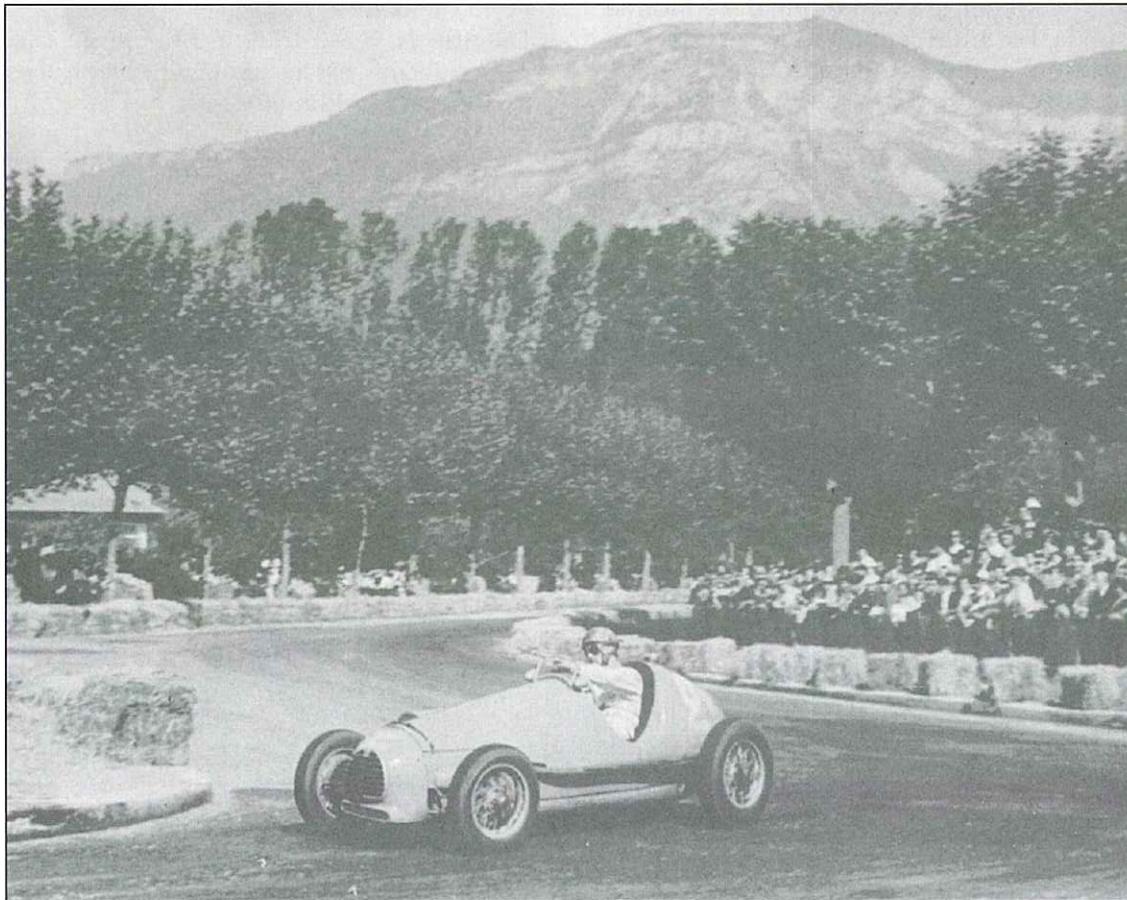
voitures munies du nouveau moteur de 1490 cm³ avec culasse à double arbre à came en tête pour Manzon et Simon. Trintignant doit se contenter de l'ancienne motorisation de 1430 cm³.

Dans l'écurie H.W.M. forte de trois concurrents (Moss, Macklin, Heath) une nouveauté : la carrosserie bi-place s'est transformée en monoplace.

La Ferrari de Fischer remporte la première éliminatoire sans opposition. Macklin, second pendant dix tours, abandonne et laisse sa place à Simon.

La deuxième éliminatoire voit Manzon mener la course pendant 12 tours avant d'être dépassé par Moss dont la nouvelle H.W.M. se montre fort compétitive.

Dans la finale, Fischer part en tête devant Moss et Simon, et cet ordre ne sera pas bouleversé jusqu'à l'arrivée.



*1951 - Un passage de Maurice TRINTIGNANT sur la Simca Gordini au virage des Libellules.
Au fond : Le Mont-Revard.*

Le circuit du lac à Aix-les-Bains

8 juin 1952

Quatrième Circuit International
de Vitesse d'Aix-les-Bains

Le triomphe de Jean Behra et
d'Amédée Gordini

Beaucoup d'innovations en cette
année 1952 :

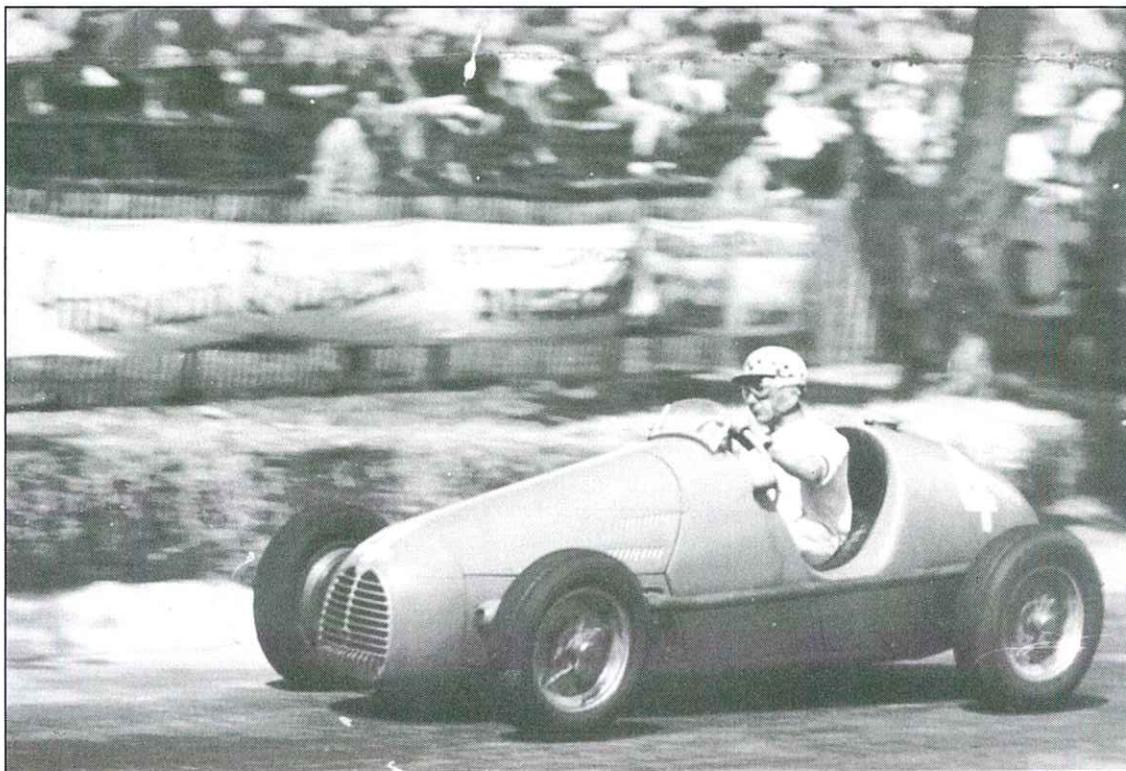
- Le tracé du circuit est modifié et le classement s'effectue par addition des deux manches de 40 tours (soit 200 kms au total). De ce fait seulement douze concurrents seront au départ. Le "plateau" sera cependant fort riche avec quatre écuries officielles représentées.

- Sur le plan international, le manque de concurrents en Formule 1, après le retrait d'Alfa-Roméo, pousse les instances à faire disputer le Championnat du Monde sur la Formule 2 en 1952 et 1953. On assistera à une domination de la nouvelle Ferrari 500 F2, ce qui consacrera

champion du monde, ces deux années-là, le grand pilote italien Alberto Ascari (11 victoires sur 15 grands prix disputés). Une de ces Ferrari 500 F2 (2 litres, 4 cylindres, 170 cv) de l'écurie Rosier, sera à Aix aux mains de Trintignant, transfuge de l'équipe Gordini.

Le nom de Simca, marque qui a décidé de ne plus aider Gordini, disparaît des carrosseries, et c'est maintenant sous le nom d'Equipe Gordini que vont évoluer les voitures françaises qui viennent en Savoie propulsées par un tout nouveau moteur 6 cylindres en ligne, 2 litres, création du "sorcier" qu'est Amédée Gordini. Cette mécanique sera la seule en cette saison 1952 à inquiéter la suprématie des Ferrari. Les pilotes en sont Robert Manzon et Jean Behra, ancien champion motocycliste venu à l'automobile. La troisième voiture, un modèle de 4 cylindres, 1490 cm³, sera pilotée par le Prince Bira, venu du Siam.

L'écurie H.W.M., toujours fidèle au Circuit du Lac, est là avec deux voitures confiées à Macklin et Heath.



1952 - BEHRA remporte la première manche sur la 6 cylindres Gordini.

Le circuit du lac à Aix-les-Bains

Une nouvelle équipe fait le déplacement en Savoie. Il s'agit de l'écurie italienne Maserati-Platé dont les voitures sont d'anciennes Maserati de Formule 1 (la 4 CLT, 4 cylindres, 1500 cm³ à compresseur) dont le châssis a été modifié, et le moteur porté à 2 litres avec suppression du compresseur. Les pilotes en sont l'Américain Schell et le Suisse Graffenried.

Après cette longue présentation des concurrents, venons-en à la compétition elle-même qui se déroule par une magnifique journée estivale et sous le regard d'un public nombreux.

La première manche donne lieu à un duel espéré entre les deux voitures les plus performantes du moment : la Ferrari et la Gordini. Trintignant part en tête

mais, au deuxième tour, Behra le dépasse sans pouvoir le distancer. Au vingt-troisième tour Trintignant reprend le commandement mais, cinq tours plus tard, les magnétos de la Ferrari cèdent. La voie est libre pour Behra qui remporte cette manche devant son coéquipier Manzon.

Deuxième manche : Behra s'élance devant Manzon, mais celui-ci abandonne au deuxième tour. Behra l'emporte donc facilement et conforte sa victoire au classement général devant Macklin (H.W.M.) et Graffenried (Maserati Platé).

Cette première place récompense le talent du pilote, jeune recrue de l'équipe, et marque l'éclosion du grand champion qu'il sera. La nouvelle Gordini signe ici sa première victoire, victoire que Behra



1952 - Jean BEHRA et Amédée GORDINI

Le circuit du lac à Aix-les-Bains

et Gordini rééditeront trois semaines plus tard sur le circuit de Reims en s'imposant cette fois-ci devant la "Scuderia" Ferrari au complet avec Ascari, Farina et Villorezzi, les ténors de cette Formule 2.

Lors de la remise des prix au Casino Grand Cercle, le soir du 8 juin, Jean Behra rendra un vibrant hommage au "sorcier" en terminant son allocution par ces mots : "c'est Monsieur Gordini, le constructeur de cette admirable 2 litres, qui m'a permis de gagner, qu'il convient de féliciter, c'est grâce à lui que les couleurs françaises ont brillé aujourd'hui à Aix-les-Bains".

26 juillet 1953

Cinquième Circuit International de Vitesse d'Aix-les-Bains

La déroute des favoris

Un nouveau tracé, deux manches de 50 tours (240 au total) et un classement général par addition des temps : tel est le programme de ce 26 juillet.

Notons que ce nouveau circuit a été emprunté le 24 mai par les courses de moto et les 13 et 14 juin par le Trophée de Savoie, une course réservée aux voitures de sport et de tourisme.

Les semaines précédant la course, le Président Potel et tous les organisateurs ont espéré la venue de l'écurie Ferrari officielle. Les contacts étaient bien engagés, mais, au dernier moment, la "Scuderia" va se désister. Une seule Ferrari 500 F2 est au départ, pilotée par Rosier. Trintignant, cette année, a réintégré l'équipe Gordini, aux côtés de Behra et Schell. H.W.M., avec une nouvelle carrosserie plus fine, engage trois voitures pour Macklin, Collins et Giraud-Cabantous. La toute nouvelle Maserati -6 cylindres, 2 litres- qui permettra cette même année à Fangio de remporter le Grand Prix d'Italie à Monza, est ici conduite par Graffenried et par l'Argentin Marimon. Comme outsider et concurrent "privé", on note la présence d'un jeune pilote marseillais, Elie Bayol, qui pilote une O.S.C.A. de construction italienne, propulsée par 6 cylindres, 2 litres. Douze concurrents sont engagés.



1953 - Le moteur de la Gordini de SCHELL rend l'âme.

Le circuit du lac à Aix-les-Bains

La première manche voit Behra s'imposer devant Bayol alors que les ennuis mécaniques déciment le peloton : la Gordini de Trintignant prend feu, celle de Schell tourne sur 5 cylindres, la Maserati pilotée par Graffenried perd son huile et celle de Marimon est privée de freins...

Dans la deuxième manche où seulement 8 concurrents prennent le départ, Behra et Bayol luttent au commandement jusqu'au vingtième tour quand la Gordini abandonne le combat, son moteur ayant rendu l'âme. L'outsider Bayol remporte donc cette deuxième manche et le classement général devant Rosier et Macklin. Au soir de cette compétition, compte-tenu des difficultés d'organisation, il se murmure déjà, en coulisse, que le sixième Circuit du Lac ne verra pas le jour...

27 juin 1954

Sixième Circuit de Vitesse d'Aix-les-Bains

"MONOMILL" et la fin du Circuit du Lac

Le sixième Circuit du Lac aura bien lieu, sur un nouveau tracé ramené à 1,800 km, mais on ne peut plus parler d'une manifestation de prestige ; ce n'est plus qu'une réunion d'intérêt régional. Les Formules 2 qui disputaient les championnats du monde en 1952 et 1953 ont déserté les rivages du Bourget et sont remplacés par la Formule "Monomill". Toutes les voitures sont identiques : des monoplaces à moteur bicylindre Panhard de 850 cm³, dérivé de la Dyna de l'époque. Elles sont tirées au sort entre les concurrents qui sont de jeunes pilotes régionaux sélectionnés, auxquels se joignent quelques pilotes connus pour rehausser le niveau de la compétition. Tout ceci est sans grand intérêt et le public ne s'y trompera pas en boudant ce genre d'épreuve. L'expérience "Monomill" ne sera pas renouvelée et ce sera la fin du Circuit du lac, du

moins pour un certain temps.

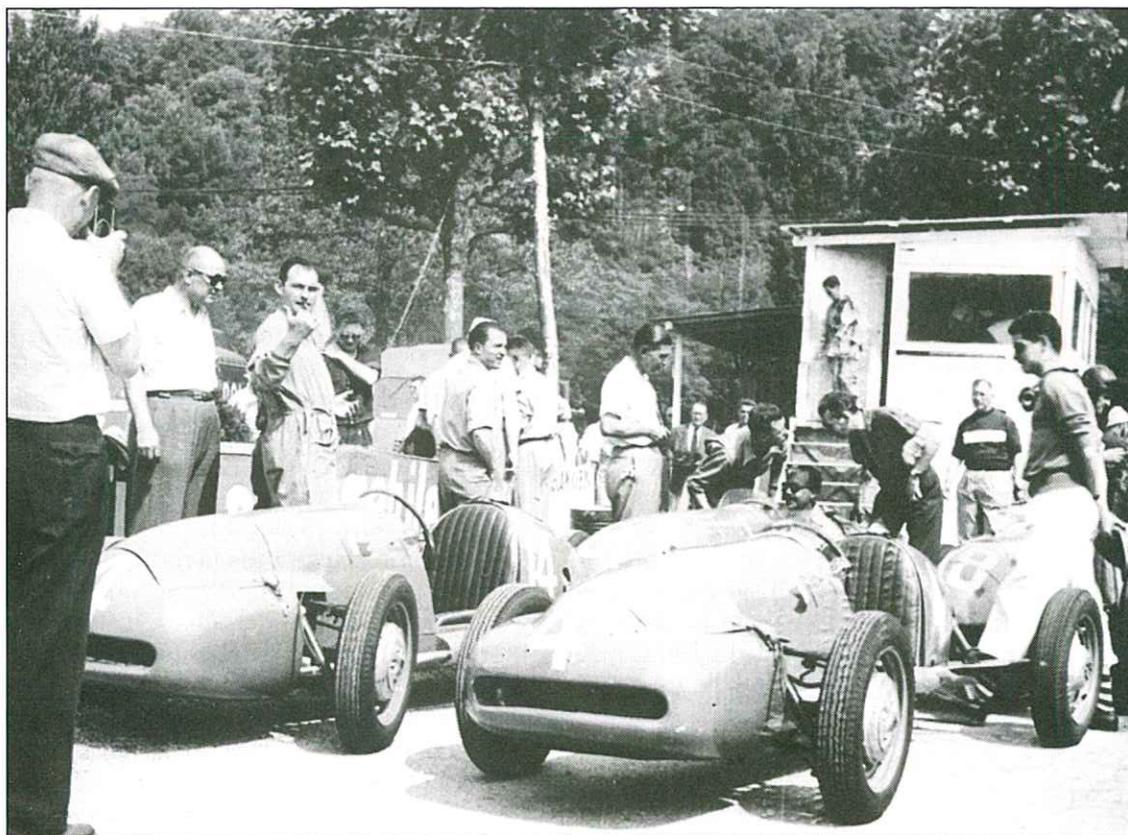
Les raisons qui aboutirent à ce renoncement sont les suivantes :

- une raison économique : constituer un "plateau" avec de grandes marques et de grands pilotes coûtait de plus en plus cher et il devenait difficile sinon impossible d'équilibrer le budget ;
- une raison structurelle : le circuit empruntait la route nationale reliant Aix à Chambéry, la bloquant pour trois jours (course et essais), ce qui posait de sérieux problèmes d'organisation ;
- une raison de sécurité : les voitures de course étant de plus en plus rapides, les instances internationales (F.I.A.) imposaient des normes de plus en plus draconiennes afin d'éviter les fâcheuses conséquences que pourraient avoir toute sortie de route ou autre accrochage (élargissement de la piste, création d'une zone de dégagement et d'échappatoires, éloignement du public...). Le Circuit du Lac étant un circuit "naturel", par opposition aux autodromes qu'étaient alors Monthléry ou Monza, et que sont aujourd'hui Le Castellet ou Magny-Cours, il était trop difficile et trop onéreux de le faire correspondre à ces nouvelles normes.

En 1960, les organisateurs relancèrent l'épreuve avec un circuit dont le tracé n'empruntait plus la Route Nationale mais se déroulait sur l'esplanade entre le Petit Port et le Grand Port. Il accueillait la Formule dite "junior" : monoplaces propulsées par un moteur de 1000 cm³ qui était à l'époque l'équivalent de notre Formule 3 actuelle. Malheureusement, le jour de la course, le 22 mai, une passerelle qui enjambait la piste, surchargée de spectateurs, s'effondrait au passage des concurrents lors du deuxième tour de l'épreuve. Le bilan de cette catastrophe fut très lourd : huit morts dont sept spectateurs et un pilote anglais, Chris Threnfall, qui était venu s'écraser sur les décombres de la passerelle.

Ce drame mettra un point final à ce que fut l'histoire du Circuit du Lac d'Aix-les-Bains, mais certains esprits avertis conti-

Le circuit du lac à Aix-les-Bains



1954 - Monomill.



*1960 : L'accident après l'effondrement
de la passerelle.*

nuent de penser qu'au soir du 26 juillet 1953, quand se tut le moteur de la dernière Formule 2 sur le circuit, celui-ci avait vécu ses dernières heures de gloire. Si Aix-les-Bains, le Lac du Bourget et la Savoie ont été ainsi sur le devant de la scène dans cette époque du grand essor du sport automobile, ils le doivent à des esprits audacieux qui ont su profiter de la "relance" de l'après-guerre et mettre à profit des compétences, des amitiés, et les structures privilégiées d'une ville d'eaux cosmopolite capable d'attirer le public par son site et son savoir-faire thermal, mais aussi par ses équipements touristiques et culturels.

Geneviève FRIEH
Jean-Pierre HANRIOUD

*Photographies : Archives Municipales
Bibliographie : Les Princes du Tumulte.
Le Dauphiné Libéré.*

Les Frères Serpollet

PRÉCURSEURS DE L'AUTOMOBILE

Dans la marche inexorable du temps, la fin du XIX^{ème} siècle, c'était hier ! Et pourtant, après quelques décennies, qui se souvient encore de la formidable transformation que l'exploitation des machines à VAPEUR apporta à la société ?

Pour la première fois, la force de la machine se substituait à celle des hommes ou des animaux de trait.

Aujourd'hui, assis derrière le volant, on tourne une clé et vroom ! le moteur ronfle, la voiture démarre et peut rouler sans heurt, inintermittamment.

Mais aucun de ces automobilistes n'a la moindre pensée pour tous les hommes, hors du commun, qui, durant plus de 200 ans, ont travaillé, peiné, recommencé, sans se lasser, des essais bien souvent décevants, sous les sarcasmes d'imbéciles, en se ruinant pour la plupart. Tout cela, pour faire de la voiture d'aujourd'hui une merveille de technologie, d'une fiabilité sans pareille.

Les frères SERPOLLET de Culoz, dans l'Ain, se trouvent dans le peloton de tête de ces précurseurs.

Ils méritent, oh combien ! que les conducteurs des voitures d'aujourd'hui aient une petite pensée pour eux, chaque fois qu'ils mettent leur véhicule en route...

Découverte de la vaporisation instantanée

L'aîné des SERPOLLET, Henri, naquit le 9 février 1848 à Grésin Rochefort, petite localité entre Culoz et Belley dans le département de l'Ain.

Le cadet, Léon verra le jour le 4 octobre 1858 à Culoz où leur père, Auguste Sébastien SERPOLLET était menuisier.

Henri, pendant son service militaire, défendit les Etats du Pape, puis participa à la guerre de 1870.

Remarquablement bien rédigées, les lettres reçues par ses parents durant le conflit, étaient lues en chaire en l'église de Culoz pendant la messe du dimanche.

La revue "Le Bugey" les publia dans deux de ses fascicules.

Les Frères Serpollet de Culoz

Il apprit seul l'algèbre et ses connaissances en latin étaient suffisantes pour de petites traductions. Mais sa grande passion restait la mécanique et la recherche de nouvelles inventions en cette matière.

Dès qu'il le put, il initia son frère LEON en cette science, en lui faisant partager son amour de la recherche et de la découverte. LEON avait quitté l'école dès ses 13 ans révolus pour travailler dans la menuiserie paternelle.

circulaire pouvant réduire l'épaisseur des planches et faire des feuillures, machine à couper, etc... Pour les actionner, ils utilisaient la machine à vapeur locomobile d'un voisin qui, durant une partie de l'année, servait à actionner la batteuse de blé, en allant de ferme en ferme dans la contrée.

Son utilisation était donc très irrégulière et ils n'étaient pas assez riches pour acheter une machine à vapeur neuve.

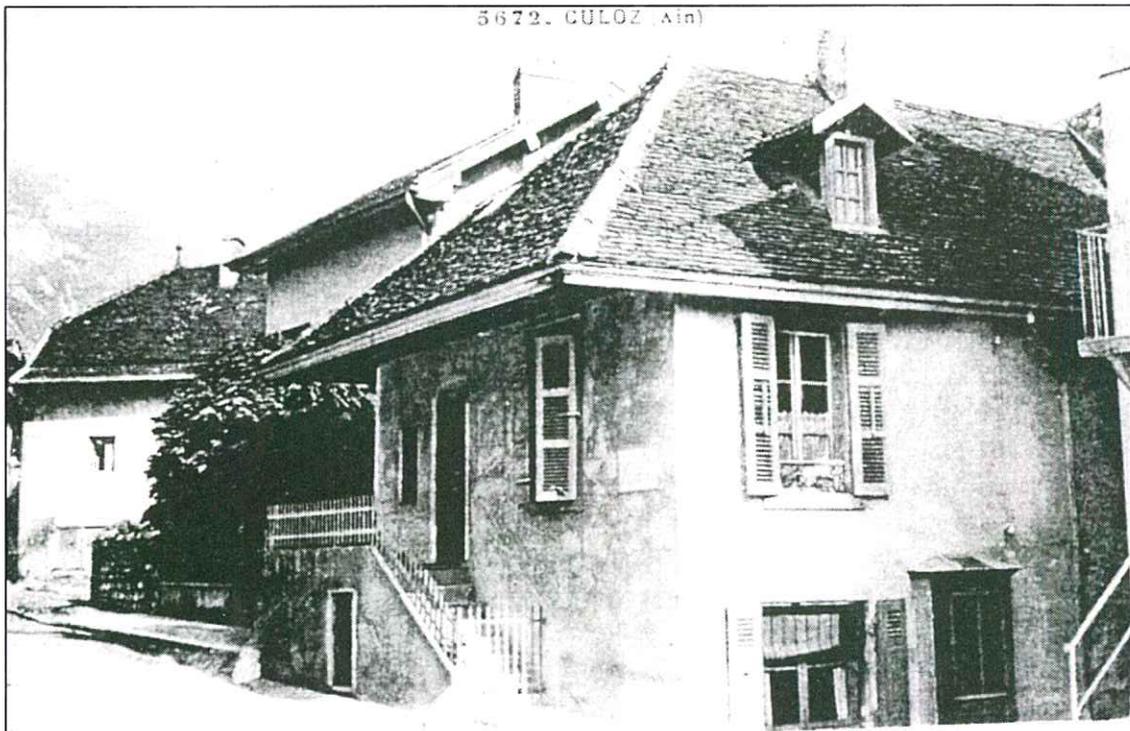


Photo Maison SERPOLLET à CULOZ

Les deux frères, malgré de courtes études, possédaient un bon bagage grammatical et littéraire. La lecture de plus de 600 lettres qu'ils échangeaient nous en apporte la preuve irréfutable.

Henri, libéré de ses obligations militaires en 1874, reprit son travail de menuisier et se maria en 1875.

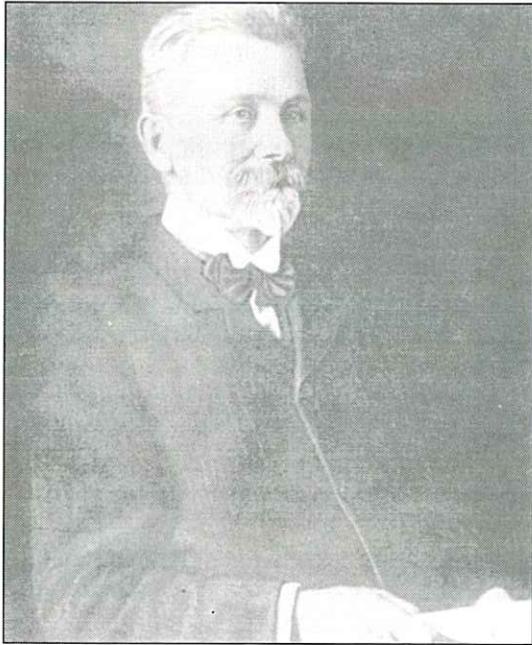
Le génie inventif des deux frères les poussa à créer de nouvelles machines pour faciliter leur travail du bois : scie

S'ils étaient capables de construire la machine à vapeur, ils étaient incapables de fabriquer la chaudière, sa complexité technique et sa dangerosité nécessitant des organes de sécurité complexes.

Ceci mérite une explication plus précise de l'histoire de la machine à vapeur.

Dès le début du XVIIe siècle, les découvertes de l'existence du vide et de la pression atmosphérique marqueront la véritable naissance de la machine à vapeur.

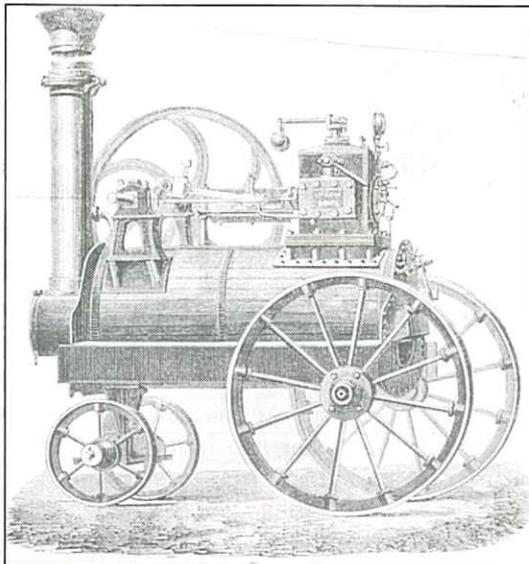
Les Frères Serpollet de Culoz



Henri Serpollet



Léon Serpollet

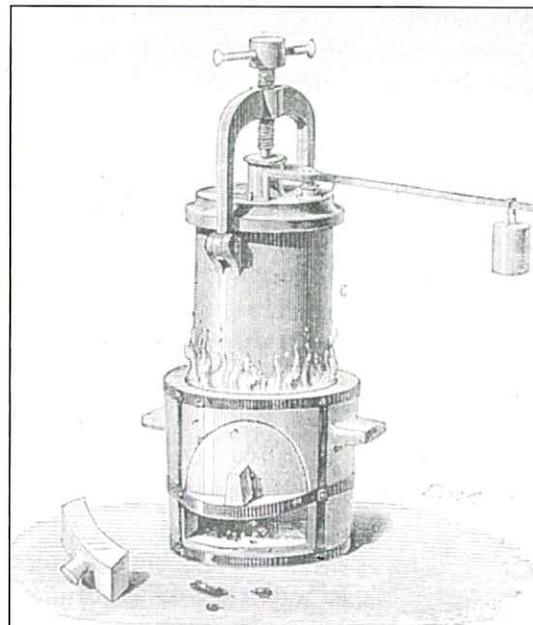


Locomobile pour tous les usages.

Se montant sur deux grandes roues pour plus de facilité de transport.

Les célèbres expériences de OTTO de GUERICKE, en 1654, puis celle de PAPIN en 1690, montreront la puissance de la vapeur avec la fameuse marmite (notre autocuiseur d'aujourd'hui) et la machine à vapeur à pression atmosphérique où la condensation de la vapeur dans le cylindre crée le vide, permettant au pis-

ton du cylindre de se précipiter vers le bas sous la force de cette pression. Elles ouvrent la voie à l'étude de cette nouvelle force : la vapeur.

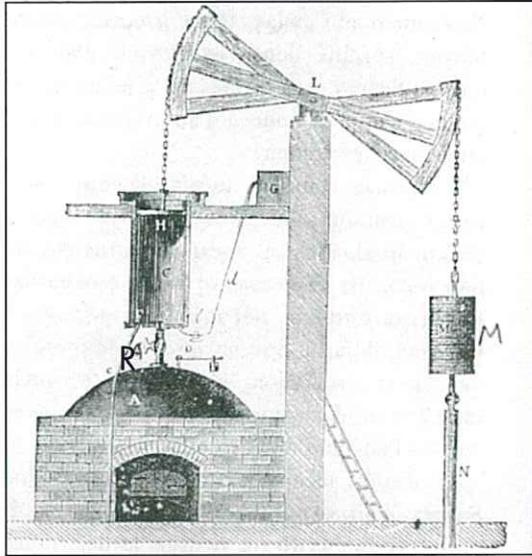


Marmite de Papin

En 1698, SAVARY suivi de NEWCOMEN passent à la pratique et construisent les premières machines à vapeur utilisant

Les Frères Serpollet de Culoz

cette pression atmosphérique ; elles servent en Angleterre à vider les puits de mines des eaux d'infiltration.



Coupe de la machine à vapeur de Newcomen

Fonctionnement de la machine de NEWCOMEN

A) Chaudière.

G) Récipient contenant l'eau de refroidissement du cylindre permettant la condensation de la vapeur introduite dans ce cylindre par le robinet R.

Une fois le vide obtenu dans le cylindre, le piston se précipitera vers le bas sous la force de la pression atmosphérique remontant le contre-poids M et commandant la pompe à eau du puits par la tige N.

O) Soupape de sécurité.

Il suffit d'ouvrir puis de fermer le robinet A pour faire fonctionner la machine, le contre-poids L avec sa masse M ramenant le piston H en position haute.

Les théories de BLACK développées de 1763 à la fin du siècle en Angleterre permettent à JAMES WATT la découverte du condenseur et de la machine à vapeur à simple effet en 1769.

Un peu plus tard, WOLF construira la machine à vapeur à double effet où l'on

abandonne l'usage de la pression atmosphérique pour n'utiliser que la seule détente de la vapeur.

Jusqu'alors, seule la vapeur chauffée à la température d'ébullition de l'eau était utilisée.

Dès 1782, l'américain Olivier EVANS construit des machines à haute pression simples et légères, mais dangereuses. En France, il faudra attendre les années 1832 à 1852 pour que la construction des chaudières à haute pression se généralise; jusqu'à cette date de 1832, elles étaient toutes importées d'Angleterre.

En 1852, il y avait en France 6.080 machines à vapeur en fonctionnement. Mais la construction des chaudières à haute pression (véritables bombes), exigeait des règles de travail impératives, des moyens de sécurité renforcés et, dès leur mise en service, des contrôles draconiens par les services publics.

La vapeur de l'automobile

Jusqu'au début du XIX^{ème} siècle, les seules machines à vapeur utilisées dans l'industrie étaient des machines à condensation. L'énorme quantité d'eau nécessaire au fonctionnement du condenseur (refroidisseur de la vapeur) et l'encombrement des chaudières auraient tellement surchargé un véhicule routier qu'il aurait été incapable de se traîner lui-même.

Il y eut, malgré tout, quelques essais, mais tous furent voués à l'échec.

C'est le Français Joseph CUGNOT, né en 1725, qui posera clairement l'une des données de base du problème "*la locomotion à vapeur sur route n'est concevable que moyennant l'emploi de la haute pression*".

Appliquant les principes découverts vers 1725 par LEVPOLD, il construisit en 1769 ce que l'on peut considérer comme la première automobile (ce terme d'auto-

Les Frères Serpollet de Culoz

mobile ne sera utilisé que beaucoup plus tard). Destiné à l'armée, c'était un chariot utilisé au transport de canons ou matériel d'artillerie. CUGNOT lui donna le nom de "fardier à vapeur".

Ce fardier ne pouvait fonctionner que pendant 10 à 15 minutes seulement, car la chaudière, trop petite, devait reconstituer durant plusieurs minutes sa réserve de vapeur, mais sur terrain plat, elle pouvait parcourir 1800 à 3000 toises par heure (3,6 à 6 km/h) si elle n'avait pas à éprouver d'interruption (rapport du général MORIN).

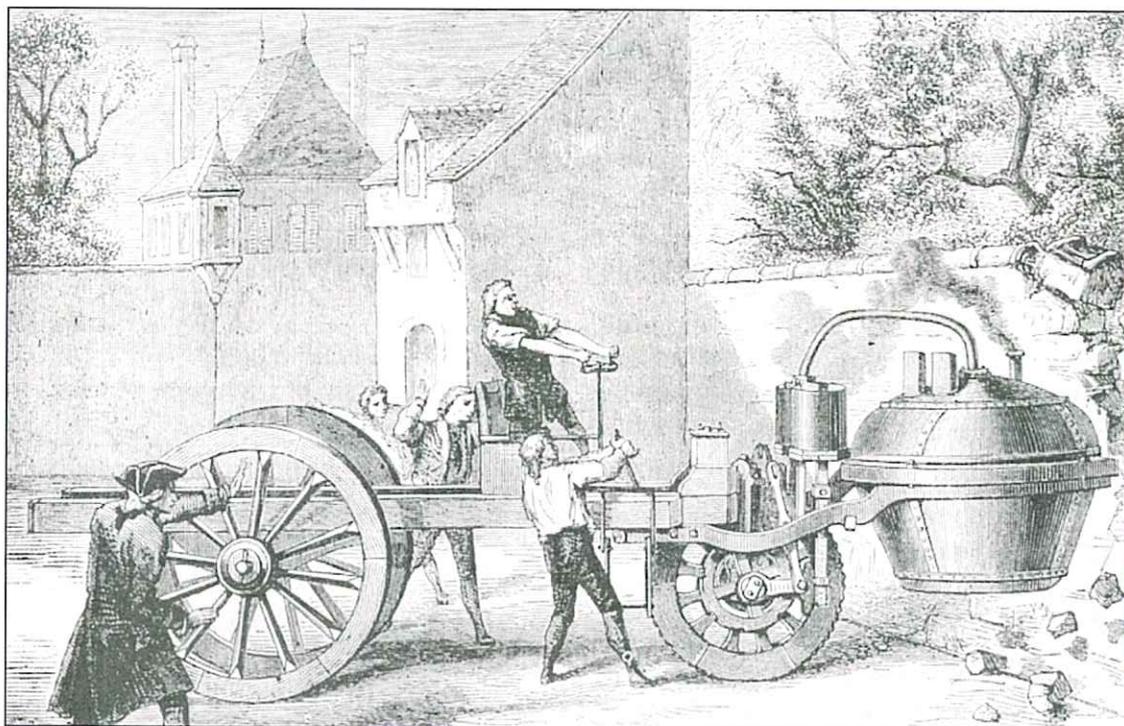
CUGNOT fabriqua un second fardier, mais la révolution arrêta ces essais prometteurs. On peut admirer aujourd'hui le

Les anglais TREVITHICK et VIVIAN, dès 1801, construisent à leur tour une automobile.

Ils obtinrent un brevet pour exploiter leur véhicule sur les routes ordinaires, mais trois critères s'opposaient au développement des voitures routières de cette sorte.

1) l'état lamentable des routes à cette époque : elles n'étaient que trous, bosses, fondrières, boueuses et mal empierrées, mettant à mal les plus solides mécaniques.

2) le poids énorme des chaudières, du moteur à vapeur, de l'eau nécessaire et du combustible (le charbon) empêchait l'utilisation de grandes puissances, chaque poids supplémentaire augmen-



La première voiture à vapeur essayée par l'inventeur Cugnot, à l'intérieur de l'Arsenal de Paris, en 1770.

fardier au Conservatoire des Arts et Métiers à Paris.

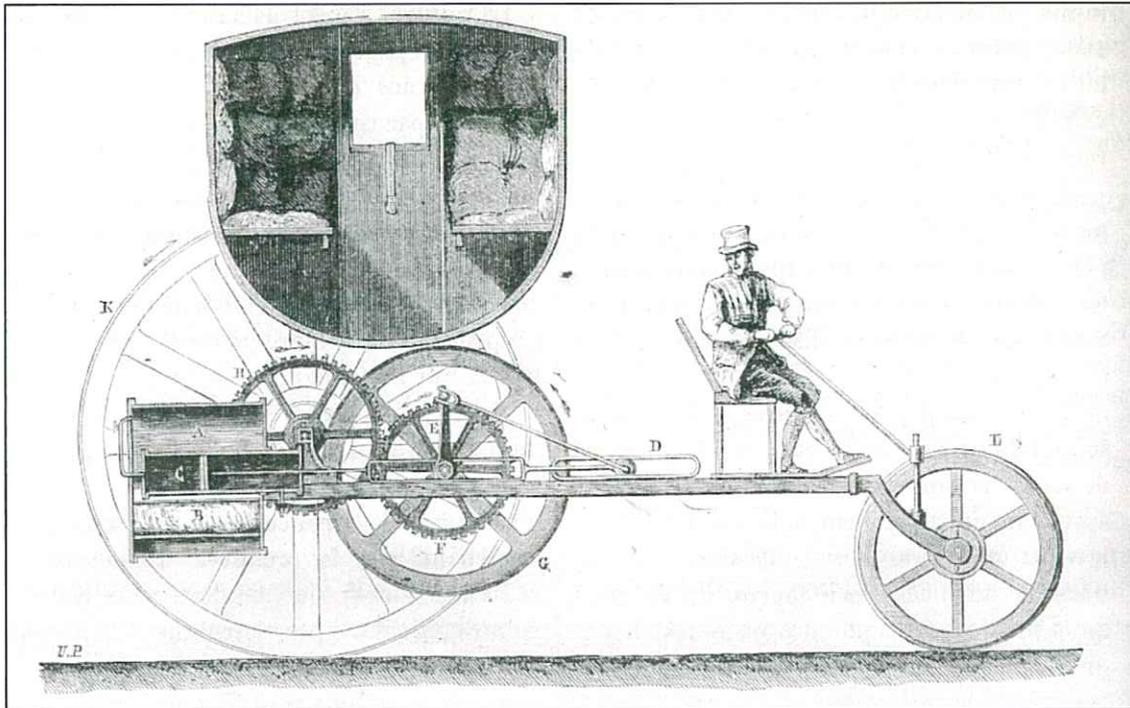
En Amérique, en 1800, EVANS, le constructeur de la machine à vapeur à haute pression, construisit avec ses propres deniers, une voiture mue par la vapeur, mais renonça vite, faute d'argent.

tant le frottement sur les roues.

3) les dangers que représentait pareil engin, au milieu des embarras d'une circulation importante de véhicules tractés par les animaux de trait.

TREVITHICK et VIVIAN renoncèrent et se tournèrent vers les véhicules sur rail.

Les Frères Serpollet de Culoz



Voiture de Trevithick

*Voiture à vapeur marchant sur les routes ordinaires, construite en 1801, par Trevithick et Vivian.
(Coupe de l'appareil donnée par une gravure anglaise du temps).*

Le concours de Rainhill (1829) voit le triomphe de la locomotive sur rail. La Rocket de STEPHENSON est capable d'atteindre les 56 km/h, ce qui assure pour longtemps le succès des transports par chemin de fer.

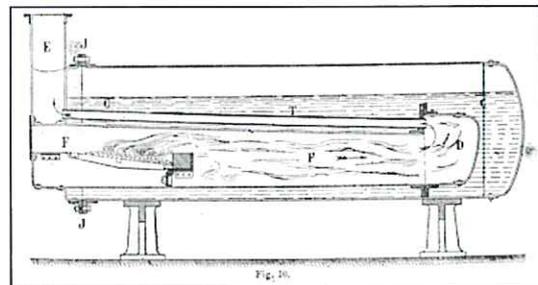
Les locomobiles

Le développement des machines à vapeur dans l'industrie se poursuivait, centuplant les forces, les ressources et les richesses de la société. Son application au monde rural s'imposait et la machine à vapeur devint mobile tractée par des animaux de trait.

Ces locomobiles préfiguraient les conditions nécessaires à l'automobile : solidité pour supporter les cahots des mauvais chemins, régularité et simplicité de fonctionnement.

Passer de la traction animale à une traction autonome des locomobiles se trouvait dans la logique des choses, mais

copiant servilement la technique des machines sur rail, on construisait toujours des chaudières à tubes de fumée, lourdes et encombrantes.



Chaudière à tubes de fumée

F : Foyer - T : Tubes de fumée - J : Sortie vapeur

En Angleterre, Walter HANCOOK construisit plusieurs véhicules dont le premier était doté d'une machine à vapeur dont les pistons étaient remplacés par deux sacs en étoffe caoutchoutée que la vapeur gonflait alternativement et qui poussaient des plateaux reliés à la bielle d'une manivelle. Il abandonne ces essais en 1840.

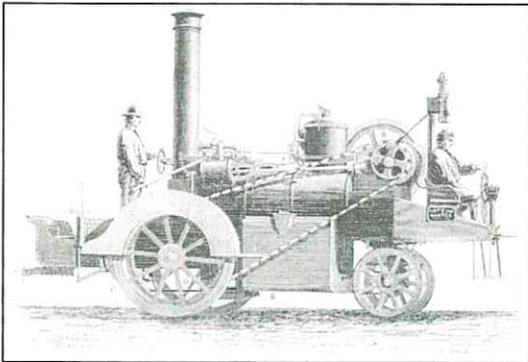
Les Frères Serpollet de Culoz

John Scott RUSSEL construisit six voitures, système mixte entre diligence à vapeur et remorqueur. En 1834, l'explosion de la chaudière d'un de ses véhicules causa la mort de 5 personnes. C'est le premier accident mortel de la locomotion automobile. Les autorités interdirent l'emploi de ces voitures en Ecosse. En 1835, SCOTT, découragé, abandonnera ses recherches.

En France, en 1834, DIETZ construisit une diligence à vapeur qui parcourut à plusieurs reprises, la route Paris-Ver-sailles, mais, trop lourde et fort bruyante, son inventeur abandonnera à son tour .

En 1864, LOTZ, industriel à Nantes, construit une voiture à vapeur qui donnera d'assez bons résultats.

Elle accomplira en septembre 1866, le trajet de Nantes à Paris, soit 400 km en huit jours. LOTZ poursuivra ses travaux et vendra, quelques années plus tard, ce



Voiture à vapeur de M. Lotz, de Nantes.

que l'on peut considérer comme la première automobile commercialisée en France.

En mai 1866, un arrêté ministériel autorise la circulation des voitures à vapeur sur les routes ordinaires.

Plusieurs autres inventeurs, ALBARET, Joseph RAVEL qui, pour la première fois, chauffe sa chaudière avec du pétrole, Ernest MICHAUD, etc... se lancent dans l'aventure, sans résultats probants.

Malgré tous les perfectionnements apportés par ces découvreurs, le principe des chaudières à tubes de fumée,

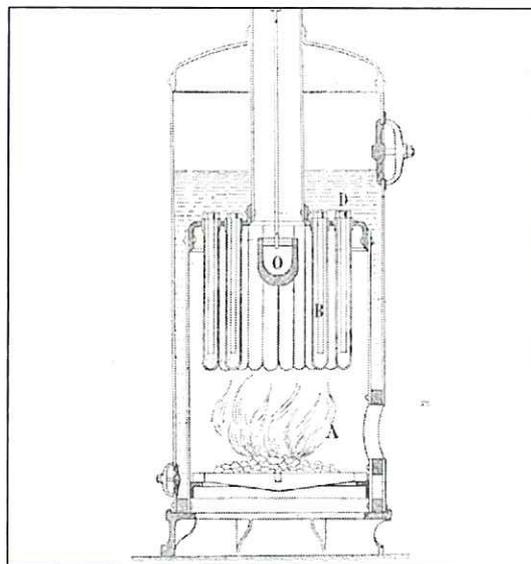


Voiture de LOTZ commercialisée

lourdes et encombrantes ne pouvait permettre le développement rapide de l'automobile. L'arrivée des chaudières à tube d'eau va permettre à l'automobile à vapeur de poursuivre sa marche en avant.

La chaudière à tube d'eau

Jusqu'alors les gaz brûlants sortant du foyer et canalisés dans des tubes en fer, chauffaient l'eau à vaporiser. Maintenant ces mêmes gaz brûlants circulent librement en chauffant l'eau contenue dans des tubes de fer de faible diamètre.

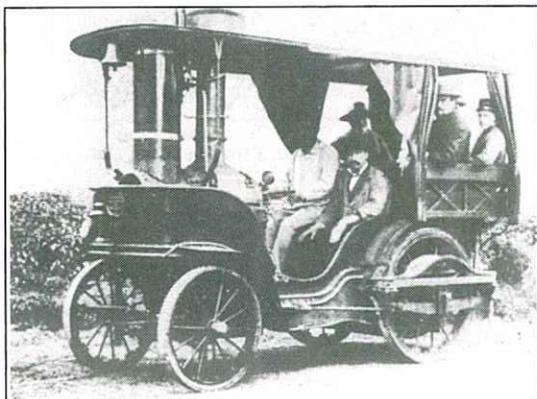


Chaudière Type Field

Les Frères Serpollet de Culoz

Le plus faible volume d'eau à chauffer apportant une diminution importante du poids et du volume de la chaudière, donc de combustible, va permettre à l'automobile de progresser plus vite.

De 1873 à 1885, Amédée BOLLÉE construit plusieurs prototypes de voitures; la première "l'Obéissante", d'un poids de 4500 Kg, d'une puissance de 15 CV, pouvait atteindre 40 Km/h, puis la "Mancelle", qu'il fabriqua en petites séries, la "Nouvelle", la "Rapide".



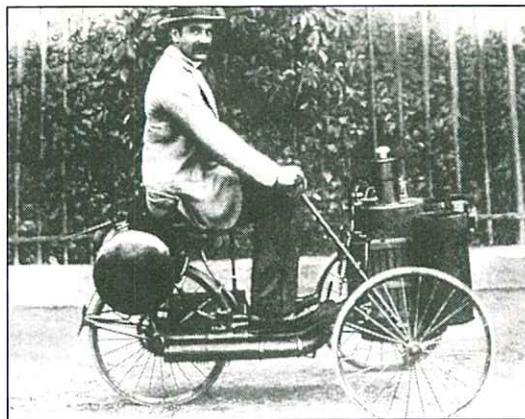
La "RAPIDE" d'Amédée Bollée

Mais le temps n'était pas encore venu où les constructeurs d'automobiles pourraient faire fortune. De pareils engins coûtaient fort cher et il fallait au moins deux personnes pour les manœuvrer, l'une pour la conduire, l'autre s'occupant d'entretenir la production de vapeur.

Les progrès réalisés dans la construction des chaudières allaient permettre la création de voitures plus légères, quadricycles ou tricycles, copiant les vélocipèdes alors en plein essor.

En 1883, TREPARDOUX fait breveter une remarquable chaudière. Associé avec le comte De DION et son beau-frère BOUTON, ils construisent un quadricycle de 3 CV atteignant 20 à 30 km/h. En 1885, c'est le premier tricycle à vapeur; d'autres suivront.

Malgré les immenses progrès réalisés dans la construction des chaudières, l'on



Tricycle de Dion-Bouton de 1885

n'avait pu supprimer deux inconvénients majeurs pour l'application de la machine à vapeur à l'automobile.

Le premier : la quantité encore importante d'eau à porter à ébullition, donc la perte de temps de préparation avant l'utilisation du véhicule.

Le second : l'augmentation de la puissance, limitée par le poids, ne pouvait être obtenue que par une élévation de la pression de la vapeur, transformant l'automobile en bombe, toujours à la merci d'une explosion dangereuse.

Les nombreux accidents de chaudières équipant locomotives, locomobiles, bateaux et équipements fixes venaient, hélas, trop souvent en apporter la preuve.

Vaincre ces deux défauts majeurs de la locomotion sur route, en utilisant la vapeur sera l'œuvre des deux frères SERPOLLET, Henri et Léon, dont nous avons fait la connaissance au début de cet article.

Découverte de la vaporisation instantanée

C'est Henri SERPOLLET lui-même qui nous conte cette découverte dans de longs rapports adressés à M. Lesigne de Paris, au cours des années 1905-1907. Je le cite :

"Un petit almanach me tombe sous la main. Il y était question des théo-

Les Frères Serpollet de Culoz

ries de Boutigny d'Evreux sur la caléfaction et l'état sphéroïdal, mais il n'y était pas question de leur application pratique et il se bornait à expliquer comment, d'après ses théories, on pouvait tremper la main dans le métal fondu sans se brûler".

BOUTIGNY, par une série d'expériences, montra que la cause principale des explosions de machine à vapeur, était due au phénomène de caléfaction : si l'on verse de l'eau dans un récipient métallique porté à très haute température, l'eau ne s'étale pas contre ses parois, elle prend la forme de globes aplatis, passant à l'état sphéroïdal. A cet instant, elle s'anime d'un mouvement giratoire rapide et elle ne se vaporise plus que très lentement, n'étant plus en contact direct avec les parois chaudes du récipient (50 fois moins vite que dans l'état ordinaire à 200 °).

Lorsque le récipient refroidit, il arrive un moment où l'état sphéroïdal de l'eau cesse ; elle mouille alors les parois du récipient. Une ébullition violente, une espèce d'explosion se produit alors. Au cours de l'expérience la température des sphères d'eau ne dépasse jamais la température de 96,5°.

Après cette courte explication, laissons Henri SERPOLLET reprendre son récit.

"A la lecture des théories de BOUTIGNY, j'ai vu de suite que c'était le moyen de se débarrasser de l'encombrement et avec moins de danger. Je voyais que du coup, si l'on supprimait la chaudière, on supprimait tous les accidents causés par les coups de feu et les excès de pression. Mais, comment arriver à ce résultat ? Telle était la question !... Nous avions beau projeter avec une brosse de l'eau en petite quantité sur un fourneau chauffé, cela n'avancait guère la solution et n'empêchait pas l'eau de se réunir en petites boules.

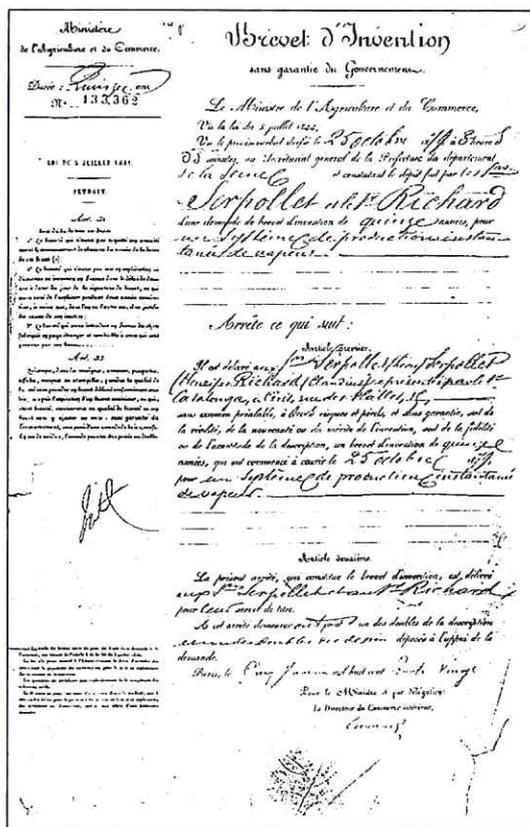
C'est alors, qu'un jour, c'était en 1878 (Auguste, mon fils avait deux ans) je dis: "Mais, c'est bien simple, il faut écraser les globules". Et tout de suite, j'appliquai un morceau de fer ou une pièce de monnaie, je ne me souviens plus au juste. Donc, après l'application du morceau de

métal sur le globule, ce qui devait arriver arriva. La vapeur surgit de tous côtés comme des rayons du soleil !"

Ce simple geste d'écrasement de la petite boule d'eau courant sur la plaque chaude d'un fourneau va faire accomplir un bond prodigieux à l'évolution de l'automobile à vapeur. On peut alors se passer des encombrantes, lourdes et dangereuses chaudières. Il suffit d'introduire une faible quantité d'eau entre deux plaques métalliques chauffées et séparées par un espace empêchant la formation asphéroïdale, 1/10 de millimètre par exemple, pour que l'on ait immédiatement production d'une vapeur à haute pression.

Aucun risque d'explosion, la quantité d'eau introduite entre les plaques étant trop faible.

Les frères SERPOLLET viennent de découvrir le principe de la vapeur instantanée.



Fac Similé du Brevet

Les Frères Serpollet de Culoz

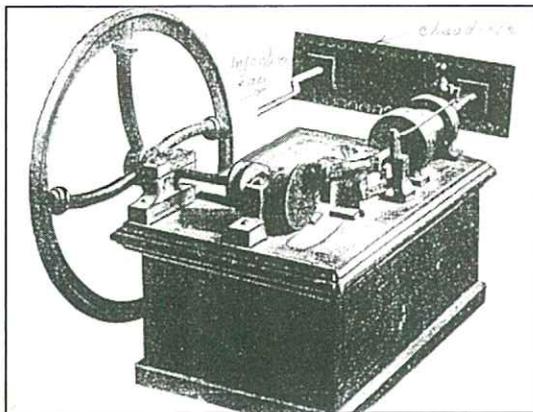


Photo du premier moteur construit entièrement par les frères Serpollet (revue "Le Chauffeur" du 25/12/1900).

Redonnons la parole à Henri SERPOLLET, toujours dans sa lettre mémoire à M. LESIGNE de Paris.

"Mais d'abord, il fallait quelque chose de tangible : une machine qui tourne. Nous nous mîmes donc à l'œuvre et construisîmes une petite machine verticale avec colonnes.

Deux plaques rivées sur les bords, avec une tubulure pour l'eau et une pour la vapeur qui se rendait directement dans un cylindre en plomb fondu et alésé par moi avec un alésoir en bois garni de lames d'acier sur le pourtour. Ah ! ce cylindre en plomb, il nous en a coûté des soucis. Il fallait constamment le refroidir avec un chiffon mouillé pour l'empêcher de fondre.

C'est en voyant fonctionner cette machine qu'Auguste s'est écrié en entrant à l'atelier "ça va tout seul". Ce cri d'enfant m'a fait plus de bien alors que tous les compliments dont on aurait pu nous accabler.

La preuve pour nous était faite."

Après l'échec d'une seconde machine construite par un mécanicien des environs de Culoz, les deux frères, utilisant les éléments de cet équipement raté, construisirent chaudière et machine et, avec l'appui financier de culoziens, gagnèrent Paris où, aidés par un ingénieur, Monsieur CASALONGA, ils vont

déposer le brevet de leur invention.

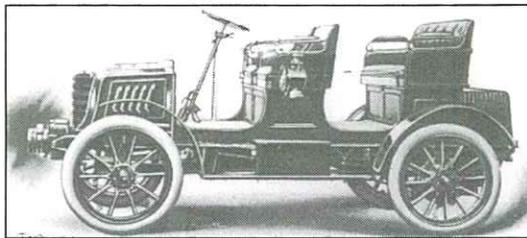
Ce brevet porte le N°133362 et le procès-verbal fut enregistré le 25 octobre 1879 à 3 h 55 de l'après-midi.

En voici le premier chapitre. Je cite :

"Le trait caractéristique de l'invention pour laquelle nous sollicitons un brevet, consiste dans un mode particulier de production de la vapeur qui permet d'en utiliser immédiatement l'expansion motrice dans un cylindre de machine à vapeur, sans même le secours d'une distribution spéciale pour l'admission.

Un mode nouveau de produire et de domestiquer la vapeur, consiste à injecter par la pompe le liquide nécessaire à chaque cylindre d'une manière brusque, entre deux surfaces lisses chauffées et entre lesquelles n'existe qu'un vide capillaire. Le liquide épanoui en une feuille mince se vaporise immédiatement sans toutefois pouvoir prendre l'état sphéroïdal et la vapeur passe immédiatement dans le cylindre où elle agit comme si elle venait de s'y former instantanément".

Il faudra de nombreuses années aux frères SERPOLLET pour que leur invention, après des modifications, des améliorations sans nombre et des difficultés liées, bien sûr, à leur manque d'argent, fasse d'eux les plus importants constructeurs d'automobiles à vapeur de France, mais, comme disait Kipling, "ceci est une autre histoire". Je vous la conterai bientôt.

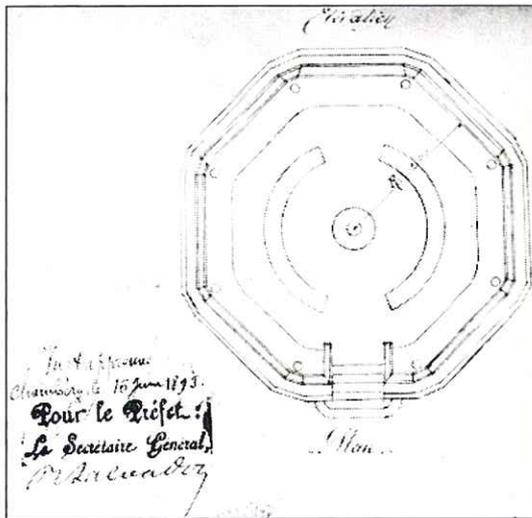


Double Phaeton "Simplex" 9 chevaux Serpollet de 1904.

Guy DURENMATT

Photographies : collection privée

Les kiosques à musique

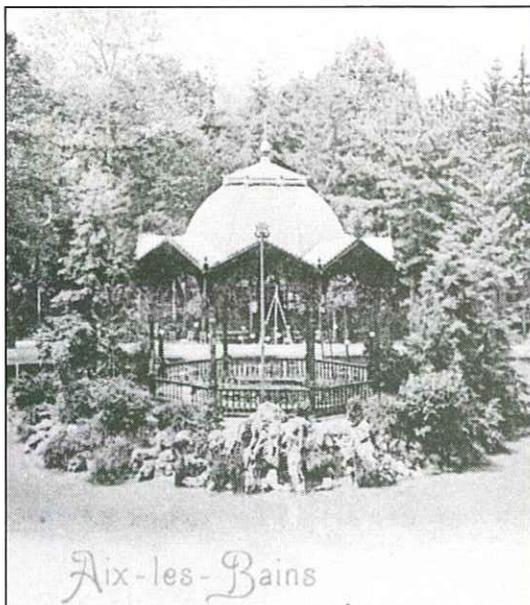


Projet de 1892 - 1893

D'inspiration très médiévale, dessiné par Jules PIN Aîné, architecte de la Ville, balcon, plancher, poteaux et hallebardes sont en bois, supportant un toit de toile.

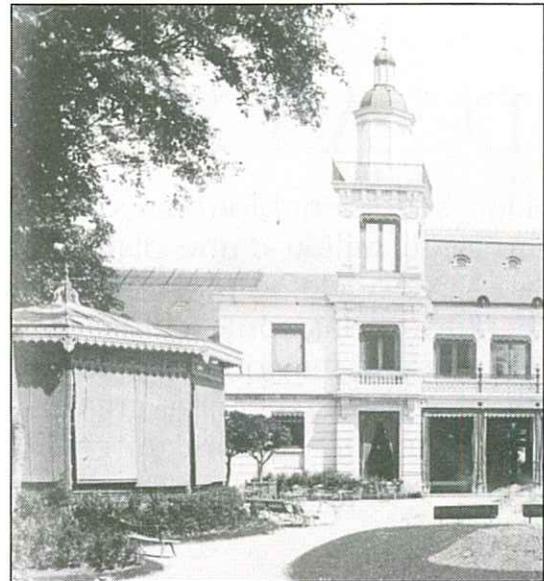
Le petit diamètre utile intérieur était de 8 m, et la pointe du mât trônait à 12,50 m du sol ! Il eut un petit frère en tous points semblables dans le square du Gigot, au printemps de 1894, kiosque construit par Victor COLLOMB, maître charpentier à Aix-les-Bains, pour 1.222,89 francs.

1895-1900 : Casino-Grand Cercle



Le Casino-Grand Cercle, de tous temps locomotive d'Aix-les-Bains, ne pouvait pas faire autrement que de suivre la mode, à défaut de l'avoir précédée. Un kiosque à musique est donc tout naturellement construit dans les jardins.

1896-1900 : Villa des Fleurs.



L'autre grand lieu de plaisirs d'Aix-les-Bains, le Casino de la Villa des Fleurs, voisin et concurrent du Grand Cercle, s'est très vite aussi agrémenté d'un kiosque.

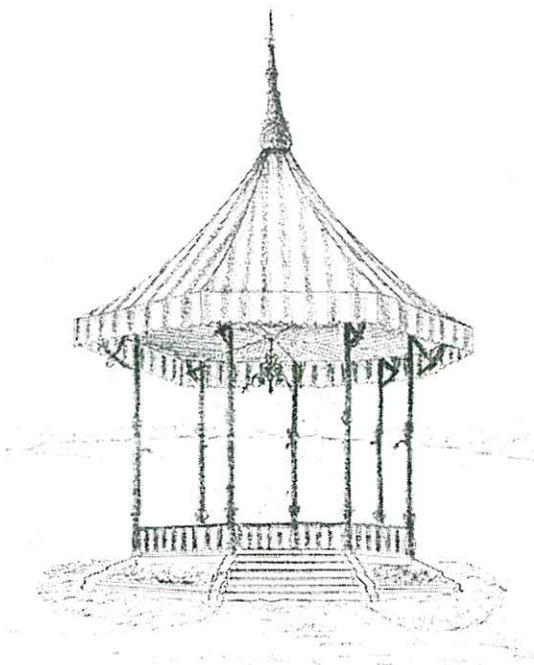
1906 : jardins de la Villa des Fleurs.



Les kiosques à musique

Le kiosque est malgré tout une construction éphémère. Il ne fonctionne que durant la saison, et se dégrade en hiver. Devant être périodiquement reconstruit, il évolue avec la mode et son architecture évolue suivant l'époque. Pendant ce temps, Jean-Marie BERNASCON propose de financer la construction d'un kiosque dans le Parc, mais qui porterait son nom. Cette clause amène la réticence du Conseil Municipal, et le refus de l'Etat qui ne veut pas envisager de "faire de la réclame" pour un particulier dans un lieu lui appartenant.

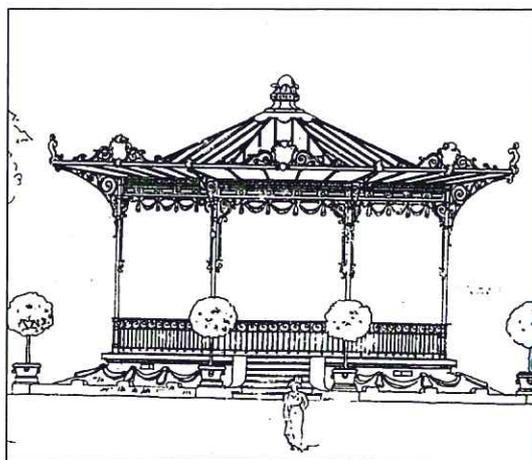
Vers 1912 : Parc des Thermes.



Pendant les années de début de siècle, avant la première guerre mondiale, les kiosques du parc des Thermes ne sont pas construits "en dur", mais en bois, loués pour la saison, notamment à l'entreprise aixoise COLLOMBERT, artificier spécialisé dans l'organisation de fêtes et fabricant de feux d'artifices (on disait alors "tirer des boîtes" pour "tirer un feu d'artifices"). On suppose que ces kiosques étaient

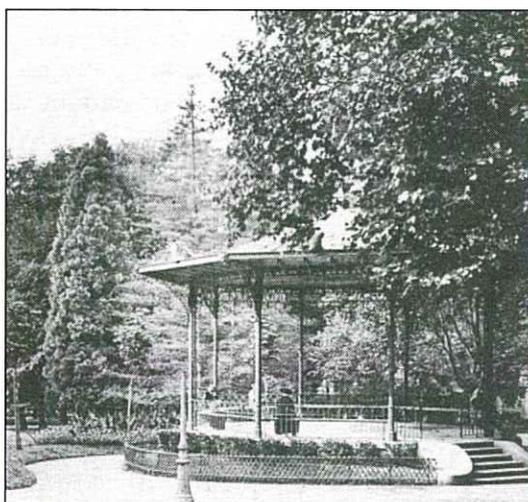
fabriqués en structure légère, bois et toile, sur le même principe que les kiosques de 1893.

1914 : projet de kiosque pour le Parc des Thermes.



Ce projet est sans doute le plus beau document relatif à ce genre d'édifices conservé aux Archives Municipales. Il a servi de base au plan de 1995.

1921 : Parc des Thermes.



Le projet de 1914 a donc vu le jour. Ce kiosque est construit "en dur, de façon non-provisoire". La musique bat son plein, et la Ville a donné la concession des chaises à un

Les kiosques à musique

"privé".

Il s'ensuit de 1920 à 1924 un procès long et mémorable entre la Ville et l'Etat, ce dernier n'approuvant pas la location des chaises dans son Parc. Finalement, l'Etat obtient gain de cause, et les chaises redeviennent gratuites.

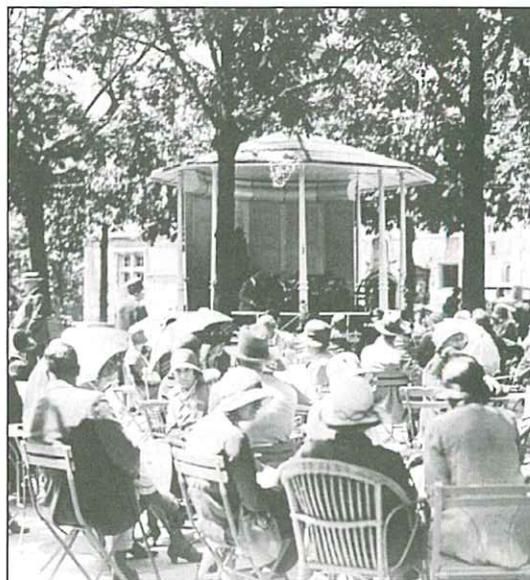
1933 : transfert à Yenne.



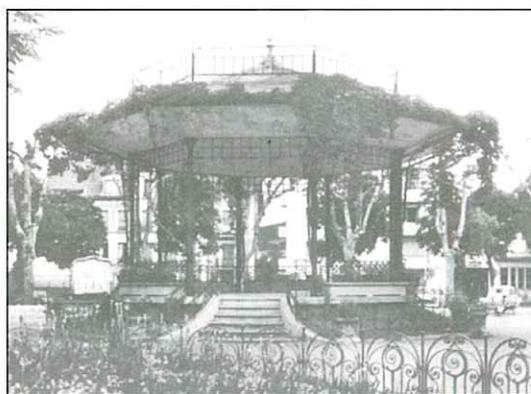
Le 29 avril 1933, le Préfet accepte la proposition de la Ville d'Aix-les-Bains : " l'aménagement du parc a nécessité la démolition du kiosque à musique. Ce kiosque ne pouvant plus être d'aucune utilité pour la Ville, sa vente a été décidée, et toute publicité utile faite à cet égard par voie de presse. Une seule proposition d'achat a été présentée, formulée par M. le Président de la Fanfare de Yenne, qui offre de verser 5.000 francs à la Ville et de démolir le kiosque à ses frais. ". Depuis, il a été inscrit à l'inventaire supplémentaire de la Caisse des Monuments Historiques. Le manque d'entretien de ces dernières années le laisse dans un piteux état.

1924 : Place de l'Hôtel de Ville.

En mars 1924, le Conseil Municipal accepte le projet de Francis CROCHON, architecte de la Ville, d'un kiosque à musique sur la place, devant l'Hôtel de Ville. Ce kiosque disparaîtra pour la réorganisation de la place de 1938.



1925 : Le dernier kiosque du Gigot.



Elaboré en 1925 par Francis CROCHON, ce kiosque que tant d'Aixoïses ont connu a été littéralement abattu sur place en 1966, pour faire place à une hideuse construction en béton armé, disparue depuis, elle aussi.

1939 : Place de l'hôtel de Ville.

À partir du printemps 1939, la musique sera jouée sous l'abri du kiosque-buvette des sources de St-Simon et des Deux Reines, accolé au Syndicat d'Initiative/Musée Lepic, jusqu'à sa démolition en 1962.

Les kiosques à musique



La place de l'Hôtel de Ville (années 30).

1995 : Place de l'Hôtel de Ville.

La tradition renaît, à Aix-les-Bains, avec le kiosque récemment érigé en remplacement de l'ancien "Verre d'Eau", lui même construit sur l'emplacement de l'église collégiale démolie en 1906.

L'architecte Michel VIAND s'est inspiré du projet de 1914.

François FOUGER

Remerciements :

Joël LAGRANGE

Sylvie VALLET

Yvan CUESTA.

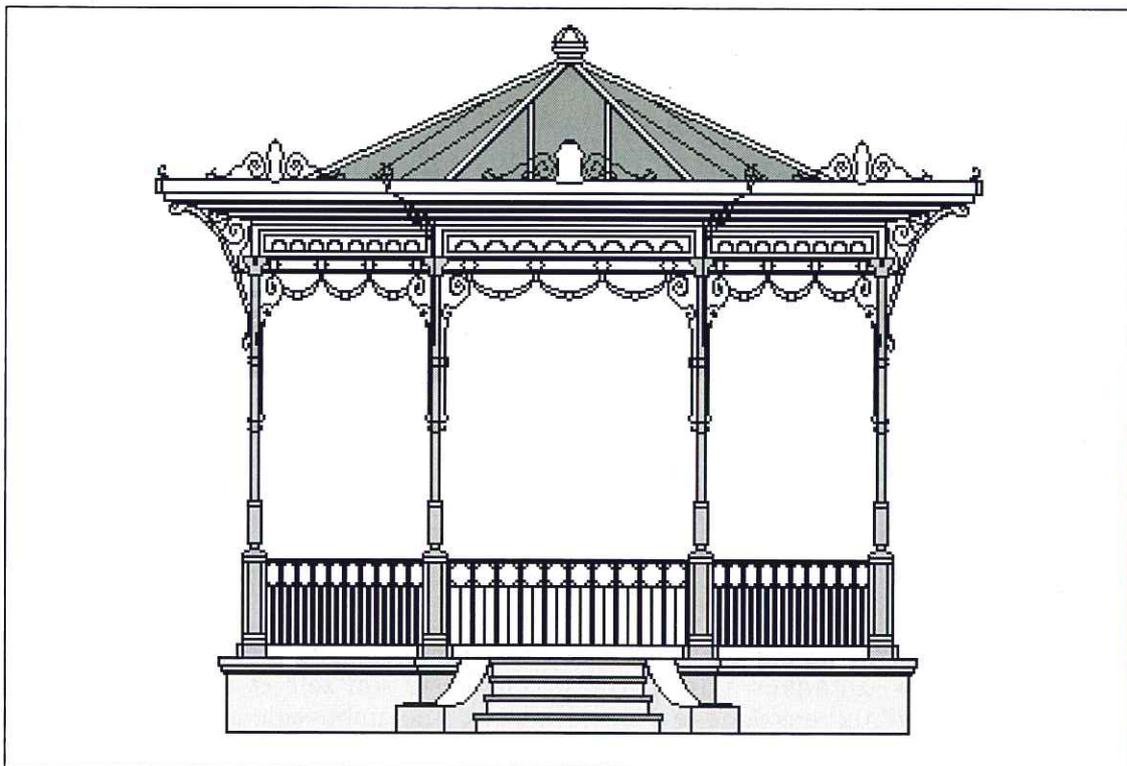
Documentation et iconographie :

Archives Municipales

Thermes Nationaux

Services Techniques

Collections privées



Le projet du kiosque de 1995

Claude de Seyssel

THÉORICIEN DE LA MONARCHIE FRANÇAISE

La pensée politique à l'aube du XVI^{ème} siècle

Une courte rue d'Aix-les-Bains porte le nom de Claude de Seyssel. C'est un hommage trop discret à une figure du XVI^{ème} siècle qui mérite mieux que la curiosité des spécialistes.

D'ordinaire, en effet, la pensée politique au début de la Renaissance se résume en trois titres : " Le Prince " de Machiavel (1513), " L'Éducation du Prince Chrétien " d'Erasmus (1516), " L'Utopie " de Thomas More (1516). On oublie que l'Aixois Claude de Seyssel a écrit en 1515, avec " La Monarchie de France ", le premier traité politique de notre littérature.

Le présent article ne saurait remplacer les études consacrées à cet auteur, spécialement celle de Léon Gallet en 1944 ou la remarquable édition de la " Monarchie " par Jacques Pujol en 1961. Les pages qui suivent ont pour seule ambition d'évoquer le personnage qui eut l'impertinence de proposer au jeune François I^{er} le modèle idéalisé de la monarchie française à l'ancienne, au moment où les principes de celle-ci allaient être battus en brèche par l'absolutisme.

Une personnalité à facettes

Claude de Seyssel est né à Aix vers 1450. Il appartient à la très ancienne lignée dont les membres, premiers barons de Savoie, furent seigneurs d'Aix et jouèrent un rôle éminent dans l'histoire du Duché.

Après des études juridiques à Turin et Pavie, "Monsieur d'Aix" enseigne le droit à l'université de Turin. En 1493, Charles VIII l'appelle en France. Mais c'est Louis XII qui fait sa fortune politique. En 1499,

les Français envahissent le Milanais. Sur la recommandation du cardinal d'Amboise, Seyssel entre au Sénat de Milan et se voit confier d'importantes missions à Venise, Turin et Bologne.

Conseiller laïque parmi les vingt membres du grand conseil du roi, il manifeste son zèle et sa reconnaissance lors d'une ambassade auprès d'Henri VII d'Angleterre, avant de l'exprimer, en 1508, dans les "*Louenges du bon roi de France Louis douzième de ce nom*".

Seyssel pratique sans vergogne l'art du panégyrique où l'on force les qualités du héros, mais où l'on peut parfois glisser des conseils voire quelques critiques voilées.

A en croire ce courtisan appliqué, la France n'a jamais été aussi heureuse que sous le "Père du Peuple", qu'il place au-dessus de tous ses prédécesseurs, au titre de la piété et de la moralité. Certes, la paix intérieure, seulement interrompue de 1485 à 1488 par la "Guerre folle" des grands féodaux contre la régente Anne, avait permis à la France, après la grande pitié de la Guerre de Cent Ans, de reprendre son expansion démographique et économique. Cette prospérité valait au monarque une gloire dont témoigne Machiavel.

Au demeurant, le Valois-Orléans n'hésitait pas à mener une guerre de conquête,



"La Victoire du Roy contre les Véniciens" - Bois gravé et enluminé. Seyssel y est représenté assis devant un pupitre orné de son blason. (Cliché Bibliothèque Nationale de France)



Blason de la famille de Seyssel extrait de "La Victoire du Roy contre les Véniciens", publié en 1510 par le libraire parisien Antoine Vérard. Bois gravé et enluminé. Au dessous des armes de France, le blason de Seyssel. (Cliché Bibliothèque Nationale de France)

fût-ce contre ses anciens alliés. Cela donnera à Seyssel l'occasion de célébrer la bataille du 14 mai 1509 à Agnadel dans "Excellence et félicité de la victoire qu'eut le roi très chrétien Louis XII, dit le Père du Peuple, sur les Vénitiens" (1510).

En 1503, ce politique commence une carrière ecclésiastique. Abbé de Saint-Pons de Cimiez en 1507, il devient, en 1509, évêque de Marseille, mais continue à exercer des fonctions diplomatiques auprès de Maximilien, de Léon X et en Suisse. A la mort de Louis XII, le 1er janvier 1515, il tombe dans une demi-disgrâce, en dépit d'une mission auprès du duc de Savoie Charles III. Il se retire dans son diocèse qu'il échange, peu après, contre celui de Turin. Il se voue à sa charge. Il écrit, par exemple, une réfutation de l'hérésie vaudois. Mais il continue à servir Charles III.

Il s'emploie également à fouiller les bibliothèques à la recherche de manuscrits grecs qu'il met en français après que l'érudit Lascaris les lui a traduits en latin. Ses retraductions de Xénophon, Diodore de Sicile, Appien, Plutarque, Thucydide, et aussi de Sénèque et d'Eusèbe de Césarée témoignent de son goût pour l'histoire. Elles répondent au double souci de vulgariser la culture antique et d'illustrer la langue française.

Dès 1509 en effet, trente ans avant l'ordonnance de Villers-Cotterêts et quarante ans avant la "Défense" de Joachim du Bellay, Seyssel, dans son "Prologue... en la translation de Justin", convie le roi de France à enrichir, magnifier et publier la langue nationale. En traduisant les œuvres grecques et latines (y compris les Écritures), on constituera une "littérature" française. Selon Ferdinand Brunot, ce serait la première apparition du mot dans son acception actuelle. Par la diffusion d'ouvrages édificateurs ou scientifiques, on contribuera à l'enrichissement de la langue et à l'élévation intellectuelle et morale de la population. En outre, l'élaboration d'une langue comparable aux plus achevées de l'Antiquité servira la politique extérieure du roi, l'expansion de la langue nationale étant un moyen d'assurer les conquêtes et d'assimiler les provinces nouvelles.

En 1515, Seyssel résume dans "La Monarchie de France", à l'intention de François 1er, son expérience du service public et ses conseils en matière de gouvernement. Le manuscrit, remis dans l'année au jeune roi, ne sera publié que quatre ans plus tard.

Claude de Seyssel meurt le 30 mai 1520. Son corps est enseveli dans la cathédrale de Turin.

Un testament politique

C'est "La Monarchie de France" qui fera sa renommée ultérieure, bien que l'ouvrage apparaisse bâclé.

L'Aixois ignore l'art des formules où excelle Machiavel. Du moins le style est simple, direct, à l'image de cet homme pragmatique, pénétré du sens du possible. Seyssel se propose de "*recueillir sommairement & en brief languaiges ce que peult servir à la conduite de la Monarchie de France*". A cette fin, il entend dégager l'esprit et définir les institutions du règne de Louis XII, dont il donne une image embellie.

Ses apports peuvent se ranger sous trois rubriques : le Roi, la structure sociale, les principes du gouvernement.

Le Roi, autorité suprême

Reprenant l'inépuisable débat aristotélien, Seyssel s'applique à démontrer que la monarchie est préférable aux autres formes de gouvernement.

L'état populaire - nous dirions la démocratie - est à proscrire comme "*ennemi des gens de bien, turbulent & dangereux*".

L'aristocratie - Seyssel entend par ce mot un système où les gouvernants sont élus par tout ou partie de la population - passerait pour la formule la plus raisonnable, si l'histoire de Rome et l'exemple de Venise n'en démontraient l'inévitable dégénérescence en oligarchie. Il faut donc en "*revenir a ung chief*", seul capable de remédier facilement "*a tous dangiers & inconveniens*".

Sous l'angle de l'efficacité notamment, on ne saurait contester, en effet, qu'un gouvernement monarchique soit préférable, du moins si le prince est bon. Il est vrai, admet le Savoyard, que cela se trouve rarement tant un prince est tenté d'abuser de son autorité.

Quelles devraient donc être les caractéristiques de cette monarchie et comment mitiger l'absolutisme du monarque ?

D'abord, il faut que la monarchie soit

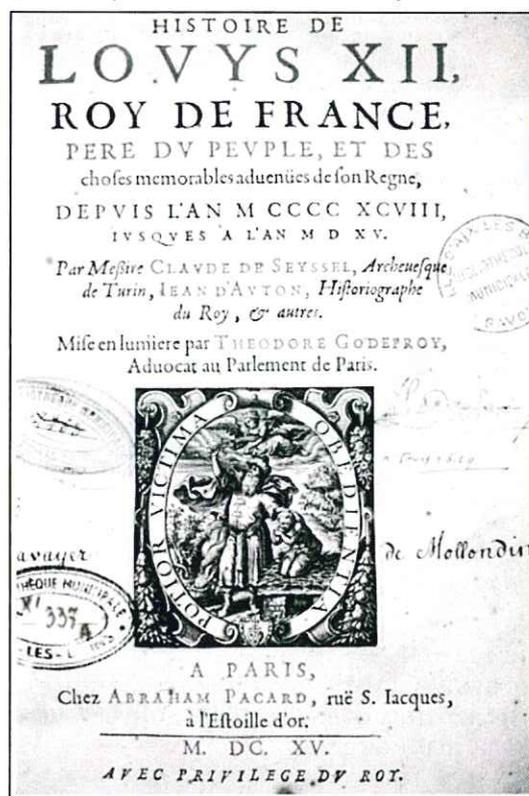
héréditaire afin d'éliminer le recours à la force que l'on observe dans l'Empire, chez les "soudans" (les sultans) et jusqu'en la Papauté. L'insigne supériorité de la constitution française est même d'avoir épargné au royaume, par la loi salique, de tomber en quenouille et de passer par mariage sous la domination d'un souverain étranger.

Cette monarchie héréditaire, pérenne par sa nature et transcendante aux rois, insère le prince dans une coutume qu'il lui incombe de respecter. Le Prince n'a pas toujours *"le sens l'expérience & le vouloir de bien gouverner"*. Il peut survenir un roi enfant, imbécile ou pervers *"et néanmoins demeure tousiours la dignité & auctorité royalle en son entier, non pas totalement absolue ne aussi restraincte par trop, mais riglée & refrénée par bornes, loix, ordonnances & coustumes, lesquelles sont establies, de telle sorte qu'à peine se peuvent rompre et adnichiler, iacoit (=malgré) qu'en quelque temps & en quelque endroit il y advienne quelque infraction & violence"*. En effet, trois freins - Seyssel les appelle ailleurs *"retenails"* - interdisent en principe au monarque les actes *"énormes et reprehensibles"* : la religion, la justice et la police.

C'est avant tout, la religion car le peuple de France est demeuré *"devot et religieux."* *"Or vivant le roy a tout le moins en apparence selon la loi & la religion chrestiens ne peult guières faire choses tyranniques, & s'il en faitt quelque'une, il est loisible à ung chascun prelat ou à aultre homme religieux bien vivant et ayant estime envers le peuple, le lui remonstrer et increper, & à ung simple prescheur le reprendre et arguer publiquement en sa barbe"*. Seyssel conclut : *"Et à la vérité ceste couleur & apparence de religion & d'avoir Dieu de son côté, a tousiours donné grande faveur, obéissance & reverence à tous prince"*. On se rappelle que Louis XI s'était fait reconnaître par le Saint-Siège le titre de "Très-chrétien" et que les Français avaient été douloureusement affectés par les sanctions canoniques que Jules II avait infligées à Louis XII.

De même, la justice joue en France un rôle modérateur grâce aux nombreux parlements où les juges inamovibles jouissent, à quelques imperfections près, d'une indépendance qui garantit les libertés communes. Pourtant, Seyssel ne va pas jusqu'à admettre le pouvoir correcteur d'Etats généraux, où il ne voit que prétexte à désordre.

Enfin vient la législation antérieure, qu'il appelle la police, *"c'est assavoir de plusieurs ordonnances qui ont esté faictes par les roys mesmes, & après conservées & approuvées de temps en temps, lesquelles tendent à la conservation du royaume en universel et particulier. Et si ont été gardées par tel et si long temps que les Princes n'entreprennent point d'y déroger, & quand le voudraient faire, l'on*



Page de titre de "L'histoire de Louis XII" - 1615 (Coll. Archives Municipales)

n'obéit point à leurs mandements". L'auteur ne précise pas qui peut exercer cette résistance. Sans doute s'agit-il des parlements, en particulier du Parlement de Paris. Il s'ensuit, entre autres, l'impos-

sibilité pour le roi d'aliéner une partie du domaine royal sans avis conforme du Parlement et de la Chambre des Comptes, et diverses protections analogues contre les caprices et les prodigalités du souverain.

De même, le roi est tenu de consulter des conseils : un "grand conseil", réunissant, à titre exceptionnel et pour des problèmes d'importance, les princes du sang, les officiers de la Couronne, divers notables choisis au mérite, un "conseil ordinaire", comprenant dix ou douze personnalités sages et expérimentées, pour la conduite des affaires quotidiennes, un "conseil secret", enfin, de trois ou quatre membres, issus du précédent, pour discuter confidentiellement des questions à proposer au conseil ordi-



Médaille du Maréchal Claude de Seyssel (V°)

naire. Mais, si le monarque se doit de consulter avant de décider, il importe que les trois conseils soient suffisamment en la main du roi.

Celui-ci demeure, en effet, l'autorité suprême du royaume, maître absolu après Dieu "en la main duquel est le cœur des princes". Ses intérêts propres se confondent avec ceux de l'Etat. Le roi est le protecteur, le "Père du Peuple" ; il fixe lui-même les bornes de son arbitraire. A lui se ramènent finalement tous les problèmes de gouvernement.

Une société hiérarchisée

C'est ainsi que le roi est le gardien de l'édifice social : "car ayant l'obéissance entière des subiets il peut sans difficulté faire observer & garder les bonnes loix, ordonnances & coutumes, corriger et annuller celles qui ne sont utiles ou assez accomplies & en faire de nouvelles s'il est expédient ; Et au remanant vivant en bonne police, induire les subiectz à bien vivre par son exemple, soy monstrant au surplus, heureux de bien publique & soigneux d'entendre comme ceulx qui en ont la charge souz luy, s'y conduisent, les faire charier droict, ce qu'il fera aisément rémunérant les bons & punissant les mauvais".

Seyssel divise la société en trois états: la noblesse, le peuple gras, le peuple menu.

La noblesse jouit de deux prérogatives essentielles : l'exemption de la taille et le droit de porter les armes, mesures raisonnables "tant par ce qu'ils sont tenus & obligés à la défense du royaume, comme aussy qu'ils sont de meilleur estoffe & fondez non pas sur leurs mérites & services tant seulement, mais encores sur ceulx de leurs ancêtres". Au demeurant, le roi doit veiller à ce que la noblesse ne devienne pas trop insolente, ce qui ne manquerait pas de provoquer du désordre, mais aussi à ce qu'elle ne s'appauvrisse pas à l'excès par la pompe et les bombances. L'auteur blâme le luxe, "la sangsue qui tire le plus de sang du royaume" et entraîne "crues d'impôts", il réprovoque aussi la multitude des procès qui ouvrent les rangs de la noblesse au deuxième état.

Précisément, cette bourgeoisie - il l'appelle, à l'italienne, "peuple gras" - "proffite et gaigne grandement" par la pratique du commerce, interdit aux nobles, ou par les charges de finance et de justice qu'elle détient. Certains de ses membres peuvent même s'élever à la noblesse soit par alliance, soit par services rendus à la chose publique.

Enfin le "peuple menu", autre appellation empruntée à l'italien, se consacre "au labourage de la terre, aux ars mécaniques & aultres mistères (=ministères) inférieurs". On ne saurait sans danger lui laisser une trop grande liberté ou l'exercer aux armes, de crainte de révoltes. Cette catégorie peut toutefois s'acquitter "des menus offices de justice & de finance, aussi de la gendarmerie en quelque état inférieur et de la marchandise menue". L'intérêt commande même "d'aider et favoriser les plus dignes parmi les gens de bas état pour qu'ils puissent parvenir par vertu & par industrie au plus haut degré", afin de contenir les revendications de la masse en entretenant l'espoir de promotions indivi-



Médaille du Maréchal Claude de Seyssel (R°)

duelles. Soucieux de maintenir les lois du royaume - c'est-à-dire, le plus souvent, de préserver des privilèges - Seyssel, en dépit d'une sincère compassion pour la misère du peuple, accepte l'assujettissement du troisième ordre - contre lequel se révolte un Thomas More. Peut-être compte-t-il aussi sur l'Eglise pour éviter les heurts et adoucir les rivalités. A ce propos, on notera que, pour lui, le clergé n'est pas un état. Supérieur à la société civile, il est présent en chaque état puisque le prêtre, quelle que soit son origine, peut accéder aux fonctions

les plus hautes. Seyssel s'élève avec véhémence contre les prélats indignes qui manquent à leurs vœux, mènent une vie de scandale, parfois ne résident même pas dans leur évêché. Selon Seyssel, la mission publique du clergé requiert l'aide du souverain pour réprimer les abus des gens d'église, combattre les hérétiques, voire partir en croisade. Orthodoxe quant au dogme, cet évêque prêche avec vigueur la réforme des mœurs ecclésiastiques de son temps. N'oublions pas qu'en 1517 Luther fera placarder sur la porte de l'église de Wittenberg ses quatre-vingt-quinze propositions contre les indulgences.

Les principes d'un bon gouvernement

Enfin, Seyssel recherche les moyens économiques, militaires, administratifs d'entretenir et d'accroître la "force publique".

La première tâche du roi est de sauvegarder la santé économique de l'Etat en s'abstenant de toutes dépenses superflues et en réduisant le nombre des officiers députés à "l'exaction des deniers" qui "sont un nombre infini, vivent & s'enrichissent presque tous... le tout du sang et de la substance du pauvre peuple". Le prince doit alléger la charge des impôts de peur, certes, des séditions, mais aussi pour éviter la désertification des campagnes et la mendicité qui sont "diffamation et scandale" pour le royaume. Le prince a le devoir de favoriser le commerce, source de richesse. Toutefois ce royaume pouvant "trop mieulx se passer des aultres que les aultres de lui", il faut veiller à ce que "l'or et l'argent ne sortent point de la terre de France", politique d'un mercantilisme borné qui conduit Seyssel à interdire aux navires étrangers de charger des marchandises dans les ports français pour ne pas appauvrir la France... On remarquera le conseil, alors original, de l'intervention de l'Etat dans l'économie.

Le commerce ne pouvant que bénéficier de la sûreté intérieure et extérieure, il importe de mettre le royaume en état de défense. Le prince visitera fréquemment ses provinces ; un programme de fortifications sera établi ; on restaurera la discipline dans la troupe. Les mercenaires coûtant cher et se révélant peu maniables et peu sûrs, il conviendrait de créer une infanterie nationale, soldée, bien entraînée, soumise à une discipline rigoureuse. A titre exceptionnel, on peut envisager d'exercer aux armes les masses populaires des provinces frontalières. En dépit de la surcharge des finances, il y aurait avantage à constituer une marine nationale qui défendrait les provinces maritimes et menacerait les côtes des pays voisins, protégeant le commerce intérieur pour le plus grand bien du royaume. Seyssel n'esquive pas le problème de la guerre.

La guerre

Si le prince a le devoir de défendre son Etat attaqué, il ne saurait s'aventurer dans une guerre de conquête, car c'est vanité de croire qu'une guerre injuste soit profitable puisque tout conflit entraîne quelque perte matérielle ou morale. Au surplus, les princes auront à répondre devant Dieu de leurs forfaits. On a pu dire que l'idéal politique de Seyssel s'incarnait en Grandgousier ! Il faudra le désastre de Pavie, en 1525, pour que François 1er renonce au picrocholisme... Cela dit, *"il peut tous les jours advenir que le roy bien conseillé par bonne raison et à bonne et juste querelle sera meu ou contrainct de faire quelque conqueste hors son royaume"*. Seyssel expose les conditions de l'entreprise. Il faut considérer, en adoptant les hypothèses les plus pessimistes, les moyens dont on dispose et les multiples inconvénients qui peuvent entraver l'action, s'assurer que la mise n'excédera point le revenu à tirer de la conquête, rassembler tous les renseignements utiles sur le pays et ses habitants, travailler à affaiblir l'ennemi, par exemple en l'isolant diplomatiquement, enfin ne se décider

qu'après mûres réflexions. En revanche, *"s'il estait requis de faire l'entreprise pour aultre fin que du proffit, c'est ascavoir pour l'honneur & qu'elle ne se peult delaier sans le blesser, l'on devrait en ce cas hazarder, tout ainsi que pour la defense de ce que on tient ou pour éviter ung grand dommaige, pourtant que tout noble prince doit plus estimer la perte de l'honneur que celle des biens"*. La décision prise, l'exécution suivra promptement pour éviter que l'ennemi ne se ressaisisse. L'organisation des provinces conquises doit être assurée avec tact : on s'efforcera de restreindre les forces d'occupation, de mettre en place des cadres indigènes et de favoriser les sympathisants méritants ou les minorités assimilables. Si la population n'est pas sûre, on prendra des otages, éventuellement *"soubz couleur de les faire nourrir au royaulme pour apprendre la langue..."*.

Par tous ces moyens, Claude de Seyssel ne doute pas de voir le royaume acquérir une prospérité nouvelle et le roi une gloire impérissable.

Le mythe de la monarchie modérée

On s'est plu à imaginer notre auteur dialoguant avec Machiavel. La rencontre reste une conjecture. Au surplus, le modèle du prince que propose le Savoyard diffère profondément de celui du Florentin. Sans être résolument original, Seyssel apporte un témoignage - unique dans la France d'alors - des pré occupations politiques de son époque. Son exposé s'inspire, en fait, de la monarchie d'un Charles VIII et d'un Louis XII, issue du Moyen Age et encore peu transformée par les idées nouvelles. Si le pouvoir royal n'y est pas contesté, les seigneurs et les officiers de la Couronne détiennent toujours une part de la puissance publique, inclinant le roi à une certaine modération. Cette monarchie tempérée qu'il préconise, avatar du gouvernement mixte d'Aristote, n'a rien à voir avec le principat italien de l'époque.

Le prince seyssellien est un monarque absolu dont tout pouvoir procède, mais il accepte lui-même les trois freins qui limitent son arbitraire, d'où l'importance de son caractère - et de sa formation intellectuelle et morale. Il doit être, pour ses sujets, un père responsable devant Dieu et un gouvernant respectueux de la coutume.

Bien qu'il se défende de proposer une théorie, Seyssel le pragmatique aura lancé le modèle ambigu de la monarchie paternaliste. C'est pourquoi une foule d'auteurs politiques du XVIème siècle se réfère à lui : Loys Le Roy, Bernard du Haillan, Hotman le citent ou le démarquent ; le parti des Politiques, que domine Michel de l'Hôpital, se place sous son patronage; Bodin reprend nombre de ses thèses.

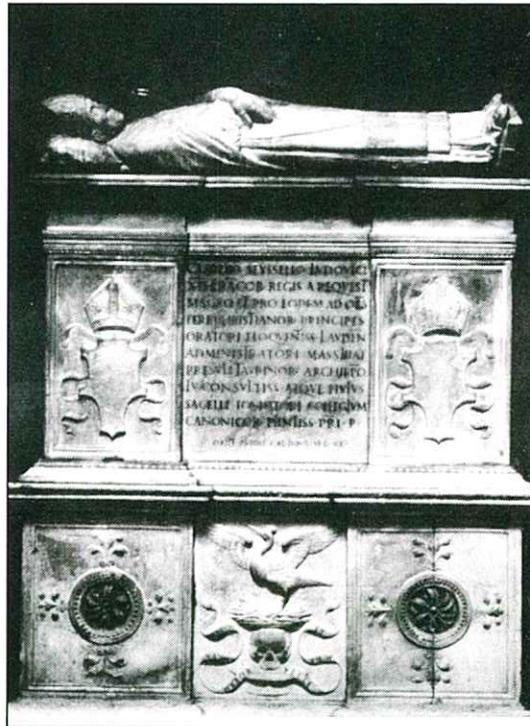
La " Monarchie " fut traduite en latin à l'intention du Prince Edouard d'Angleterre, puis en allemand pour le Grand-Duc de Brandebourg.

Aujourd'hui, l'intérêt historique de l'ouvrage est de constituer l'ultime tentative pour éloigner de François 1er la tentation d'un absolutisme effréné.

Une personnalité attachante

Son message ne fut pas entendu. Les monarchies européennes s'acheminent alors vers la concentration des pouvoirs entre les mains du souverain et le renforcement des Etats nationaux. Dès 1518, le juriste Alciat affirme que tout pouvoir émane du Monarque - ce qui rend absurde toute conception de freins du pouvoir puisque celui-ci ne saurait être limité par des autorités émanées de lui. En 1527, Guillaume Budé dédiera à François 1er son "Institution du Prince" où il soutient que le roi, tenant son pouvoir de Dieu seul, n'est responsable que devant lui, ce qui exclut tout contre-pouvoir religieux, aristocratique ou populaire.

Cette défaite spirituelle de Seyssel n'ôte rien à son mérite qui appellerait une notoriété plus large. Certes, il est d'abord un courtisan. La Bibliothèque Nationale conserve de lui plusieurs ouvrages où son blason, "gironné d'or et d'azur de huit pièces", complaisamment reproduit à côté des fleurs de lys, montre que l'auteur ne négligeait pas sa propre réclame.



*Tombeau de Claude de Seyssel à Turin
(Coll. Archives Municipales)*

Mais la liste de ses écrits témoigne des préoccupations variées de ce moraliste dont on soulignera au passage l'attachement, alors peu courant, à la langue française.

Théologien tourmenté par le problème du Mal et de la Grâce, il est en même temps soucieux de la pérennité du catholicisme et ne ménage pas ses critiques à certains membres de l'Eglise - voire à lui-même. Il s'est appliqué à réconcilier le Saint-Père et le roi de France après le concile - gallican - de Pise.

Quand il lutte contre l'hérésie vaudoise, il sait rendre hommage à la piété de ses adversaires.

Eperdument conservateur, paternaliste, cynique à l'occasion, il manifeste un pacifisme méritoire dans le bellicisme ambiant et une modération de bon aloi, par exemple en 1500 dans l'organisation du Milanais occupé par les Français. A Turin, pendant la disette de l'hiver 1518-1519, il saura se dépenser pour secourir les victimes.

Enfin, on osera voir en lui une conscience presque européenne. En 1516, il conseille au duc de Savoie, dans un mémoire secret, de s'emparer du duché de Milan avec le consentement de François 1er et de l'Empereur. D'aucuns ont estimé qu'il trahissait ainsi le Roi de France. Jacques Pujol observe plus justement que cette solution apparaissait au Savoyard *"comme la seule issue possible au conflit entre François 1er et l'Empereur, puisque ni l'un ni l'autre ne pouvait garder pacifiquement le Milanais"*. Et de conclure : *"Il était normal que Seyssel vît dans le duc de Savoie ce "seigneur particulier" destiné par les contingences géographiques et son amitié avec la France, à jouer le rôle d'administrateur d'un pays aussi facile à conquérir qu'à perdre. En se montrant loyal sujet de la Maison de Savoie, l'archevêque de Turin ne perdait pas de vue l'intérêt bien entendu de son ancien maître le Roi de France"*.

La mémoire de Claude de Seyssel est sauvegardée à Turin : son sobre monument funéraire, dû à Matteo Sammicheli, est visible dans la sacristie de la cathédrale; son portrait figure au Palais-Royal parmi ceux des hommes illustres de Savoie-Piémont.

Bibliographie sommaire

* Les citations sont tirées de l'édition ci-après :

SEYSSSEL (Claude de) - La Grande monarchie de France, composée par messire Claude de Seyssel lors évesque de Marseille & depuis archevesque de Thurin, adressant au Roy très chrestian Francoys premier de ce nom-Paris-Galliot du Pré. 1541. pet. in 8°.

* La référence essentielle est l'édition donnée par Jacques POUJOL. Librairie d'Argences. PARIS. 1961, où l'on trouvera une bibliographie détaillée.

* On signalera particulièrement : GALLET (Léon) "La Monarchie française d'après Claude de Seyssel" in Revue historique de Droit français et étranger, 4^{ème} série, 23^{ème} année, janvier-juin 1944, n°1-2 pp.1-34.

Enfin, s'il fallait encore se convaincre de l'importance de notre auteur, on pourrait lire l'ouvrage publié en 1973 par Jack H. HEXTER : "The vision of politics on the eve of the Reformation. More, Machiavelli and Claude de Seyssel". Ces noms, pour cet universitaire d'outre-Atlantique, symbolisent l'apparition de trois conceptions modernes de la politique qu'il qualifie respectivement d' "utopiste", de "prédatrice" et de "constitutionnelle". En 1981, HEXTER a publié également une traduction en anglais de "La Monarchie" ("The Monarchy of France. Claude de Seyssel"). Il y présente le Savoyard comme "une figure-pivot dans l'histoire de la pensée politique et sociale".

Bénédicte et Robert FRANÇOIS

Le Temple "de Diane"

VESTIGE ROMAIN D' AIX-LES-BAINS

Les fouilles nécessaires à la construction du parking de l'Hôtel de Ville, en 1989, ont été menées de main de maître par Alain CANAL, ingénieur à la Conservation Régionale de l'Archéologie Rhône-Alpes, qui a publié un rapport complet et complexe sur les vestiges romains découverts à cette occasion. De ce rapport a été extrait et condensé ce qui concerne le troisième temple romain de la région Rhône-Alpes.

Dans l'angle sud-ouest de la place Maurice Mollard, à Aix-les-Bains, le château des Marquis d'Aix, actuel Hôtel de Ville renferme un édifice qu'une ancienne tradition populaire a désigné sous le nom de « Temple de Diane », déesse des apparitions, emblème de la chasteté et de la décence.

De même que le Temple d'Auguste et de Livie (Isère) et la Maison Carrée à Nîmes, cet édifice a sans doute été conservé grâce aux diverses utilisations dont il a été l'objet jusqu'à nos jours. En 1824, l'intérieur du temple fut aménagé pour servir de théâtre. On y construisit une scène, des loges, des galeries et un parterre. Mais, en 1876, considéré comme un foyer d'incendie pour l'Hôtel de Ville, cet aménagement fut détruit.

Aujourd'hui, cet édifice abrite le musée municipal archéologique.

Description

Malgré ces différentes restructurations, le monument subsiste dans tout son volume, même si sa façade principale vers l'est et sa couverture ont disparu. La façade ouest, le fronton ainsi que le mur latéral nord (consolidé par deux contreforts modernes) sont apparents à l'extérieur, dans l'angle nord-ouest de l'Hôtel de Ville. Le mur sud se distingue sur trois étages des services municipaux.

Sous la forme d'un rectangle, nous relevons des dimensions hors-tout de 17,20 m dans le sens est-ouest et

Le Temple de Diane



La plus ancienne représentation de temple.
D'après Philibert PINGON, vers 1552.
Archives de Turin

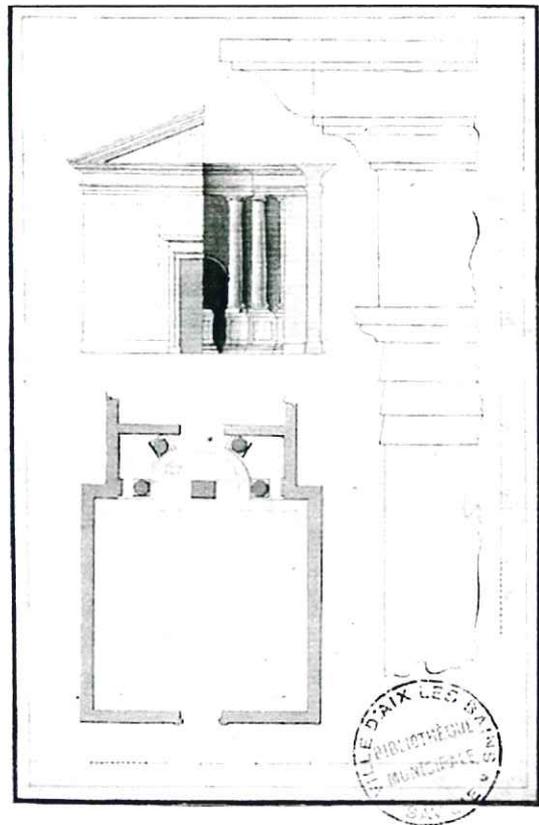
13,85 m dans le sens nord-sud. Les murs latéraux d'une hauteur de 7,93 m sont composés de 13 assises en grand appareil de calcaire blanc posées à joint sec, d'une hauteur variant entre 57 et 62 cm. Le podium, dégagé à l'occasion des fouilles de construction du parking, est formé de 5 assises, sur une hauteur de 3,29 m, ce qui permet de définir une hauteur complète des côtés latéraux de l'édifice à 13,12 m. La base du monument repose sur une fondation de petits moellons liés au mortier de chaux sur une profondeur de 1,56 m.

La façade, tournée vers le couchant, supporte un fronton dont il ne reste que le tympan lui-même dépourvu de bas-reliefs et d'inscriptions. Ce tympan, construit de quatre assises de pierre de taille de dimensions identiques à celles des murs, possède une hauteur maximale proche de 2,30 m, ce qui nous situe l'élévation globale sous le toit à 15,42 m.

A l'intérieur de l'édifice, deux têtes de murs arrachés, d'une épaisseur de 0,80 m, divisent l'espace en deux parties inégales où l'on peut reconnaître la *cella* d'une longueur de 10,60 m pour une largeur de 10,30 m, et le *pronaos* long de 4,10 m. Ce type de construction où les murs de la *cella* se prolongent de part et d'autre du *pronaos* est dit « in antis ». Quant au portique, il ne nous en reste aujourd'hui aucune trace et les publications précédentes n'y font pas allusion.

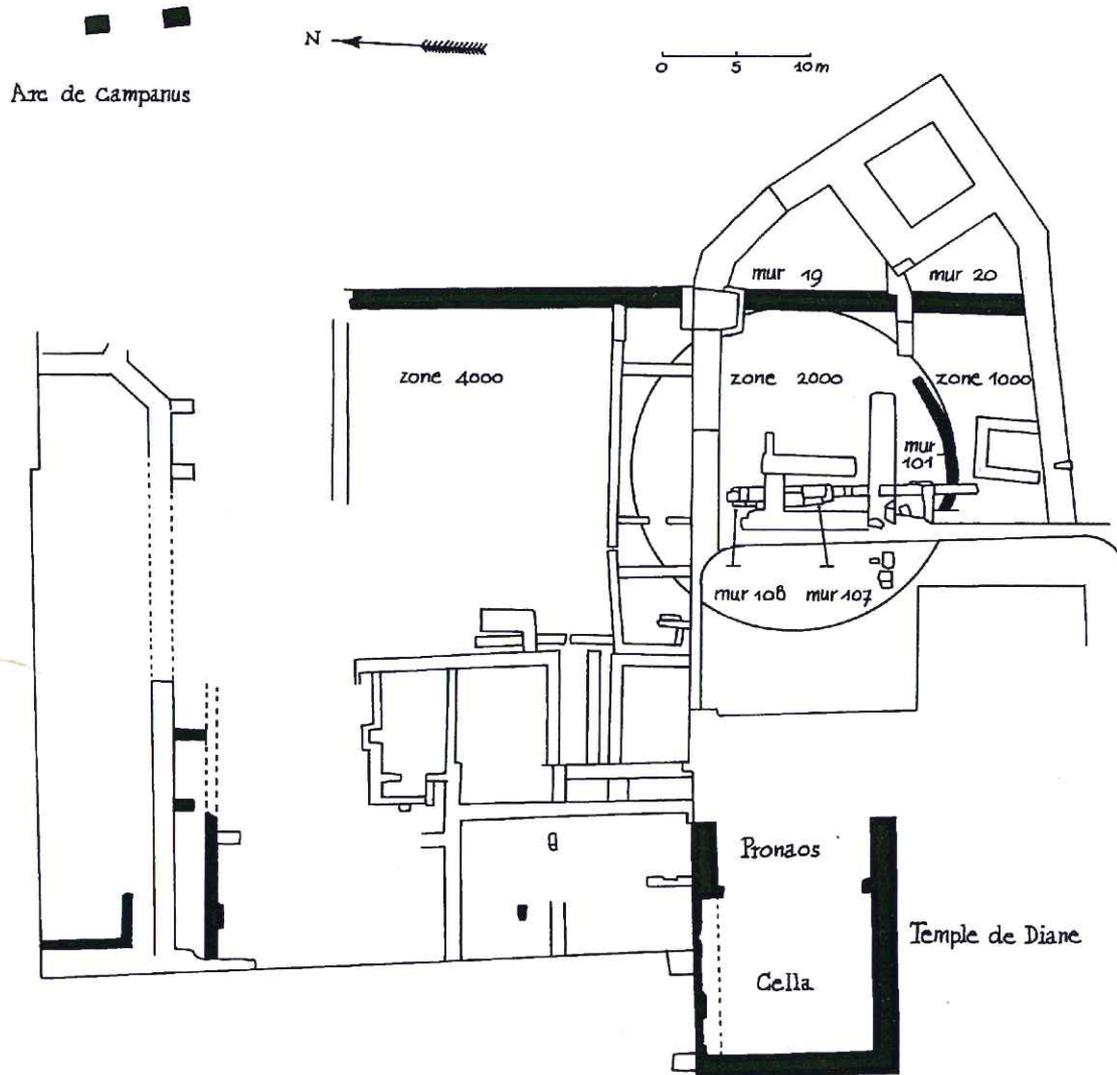
L'ordre

La campagne de fouilles 1988-1989 a permis la découverte de chapiteaux de colonnes d'ordre toscan provincial, conservés au musée municipal archéologique. Ces fouilles n'ont pas



Aquarelle de François Mouxi de Loche - 1783
(Coll. Archives Municipales)

Le Temple de Diane

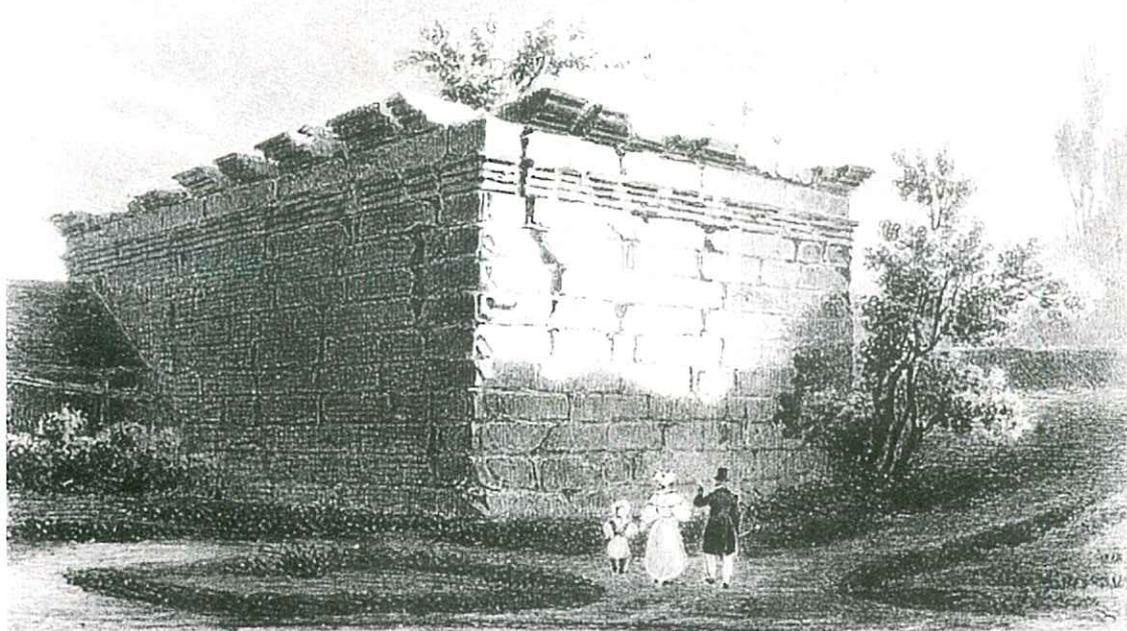


Le chantier de fouilles de 1988 - 1989

conduit à la mise au jour de l'escalier qui, à l'époque romaine, devait assurer l'accès au temple. Toutefois, il nous est permis ici d'envisager l'un de ses aspects originels. En se référant aux textes de Vitruve, il devait comporter onze degrés et s'étendre sur 5,60 m à l'avant du monument. Au pied de cet escalier, s'étendait peut-être la cour constituant le péribole du temple. Mais nos connaissances actuelles ne nous autorisent à aucune conclusion. Les façades ont conservé leur parement

gallo-romain couronné par un entablement de 1,90 m de hauteur, soit la cinquième partie de la hauteur de l'édifice. La composition de l'architrave en trois fascies qui « au lieu d'être coupées à plomb, l'ont été sur des plans inclinés, profilés en redans » (Perrault-Dabot, *Les antiquités gallo-romaines d'Aix-les-Bains - Mémoires de la Société Savoisienne d'Histoire et d'Archéologie - LXXXI - 1934 - page 264*) s'apparente à la modénature de l'architrave d'ordre ionique. Afin de respecter les règles de perspec-

Le Temple de Diane



Lithographie, vers 1832. Manuel de l'Étranger aux Eaux d'Aix-en-Savoie, par Constant Despine, "docteur médecin". (Collection Archives Municipales)

tives, les trois fasces possèdent des hauteurs respectives croissantes vers le haut.

L'architrave est séparée de la frise nue d'ordre toscan par une mouluration comprenant un talon droit surmonté d'une moulure pleine creusée d'un canal rond.

Au dessus de la frise s'avance la corniche, remarquable par l'absence de larmier. La cimaise de la corniche est composée de deux doucines droites séparées par deux filets. Un troisième filet forme repos entre la frise et la moulure inférieure de la corniche.

Datation du temple

Bien que n'ayant recueilli aucune preuve concrète lors de fouilles et de la description du site, Alain CANAL émet l'hypothèse que le temple dit « de Diane » soit une construction du II^{ème} siècle de notre ère. Si aujourd'hui

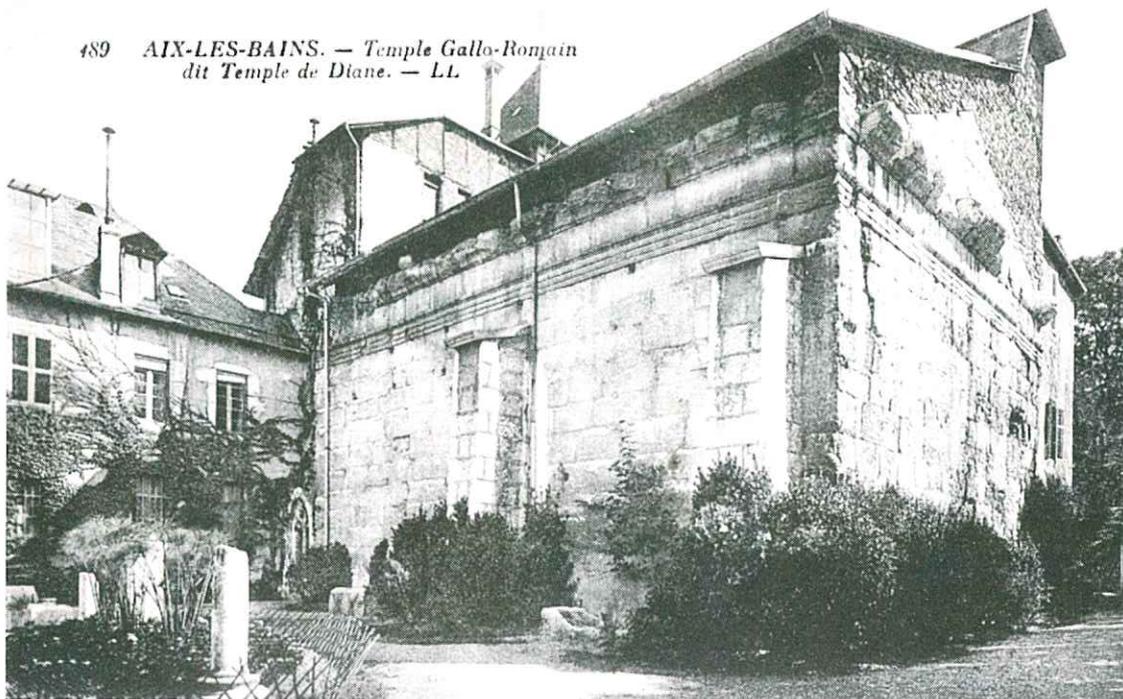
il ne fait plus guère de doute que cet édifice soit réellement un temple, son attribution à cette déesse demeure équivoque. La cohérence invite à penser que l'édification des thermes d'Aix-les-Bains a conduit à la construction d'un temple



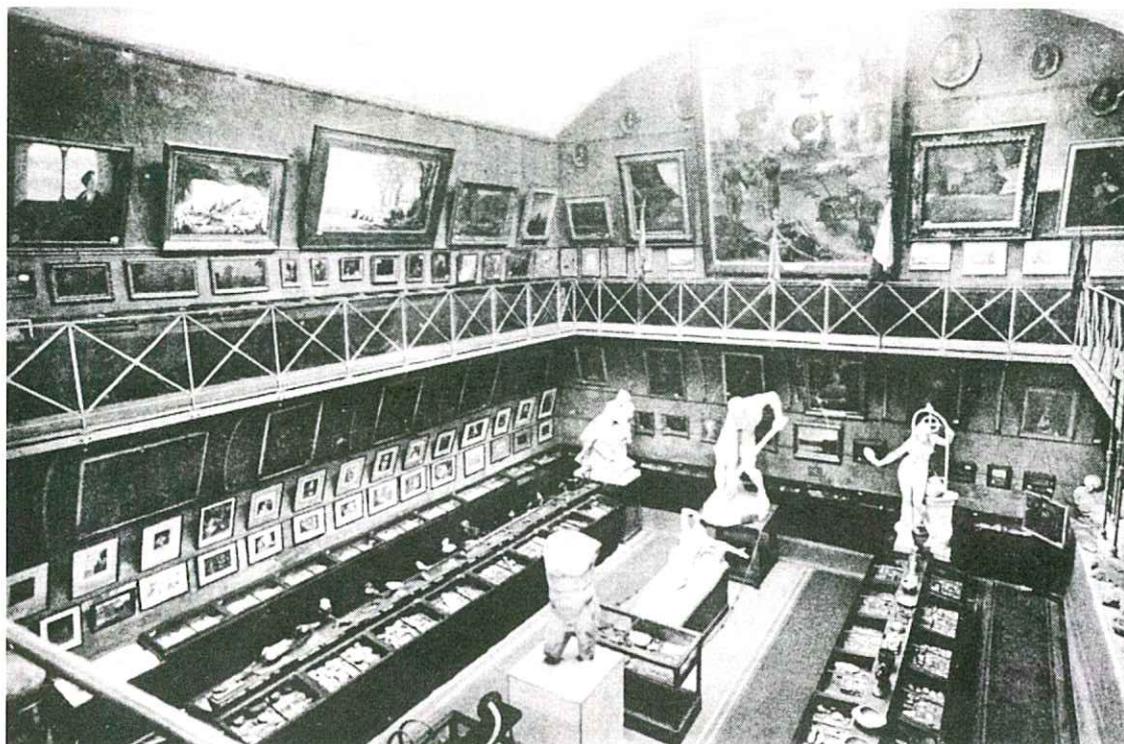
Photographie de 1868. (Collection Archives Municipales)

L e T e m p l e d e D i a n e

489 AIX-LES-BAINS. — Temple Gallo-Romain
dit Temple de Diane. — LL

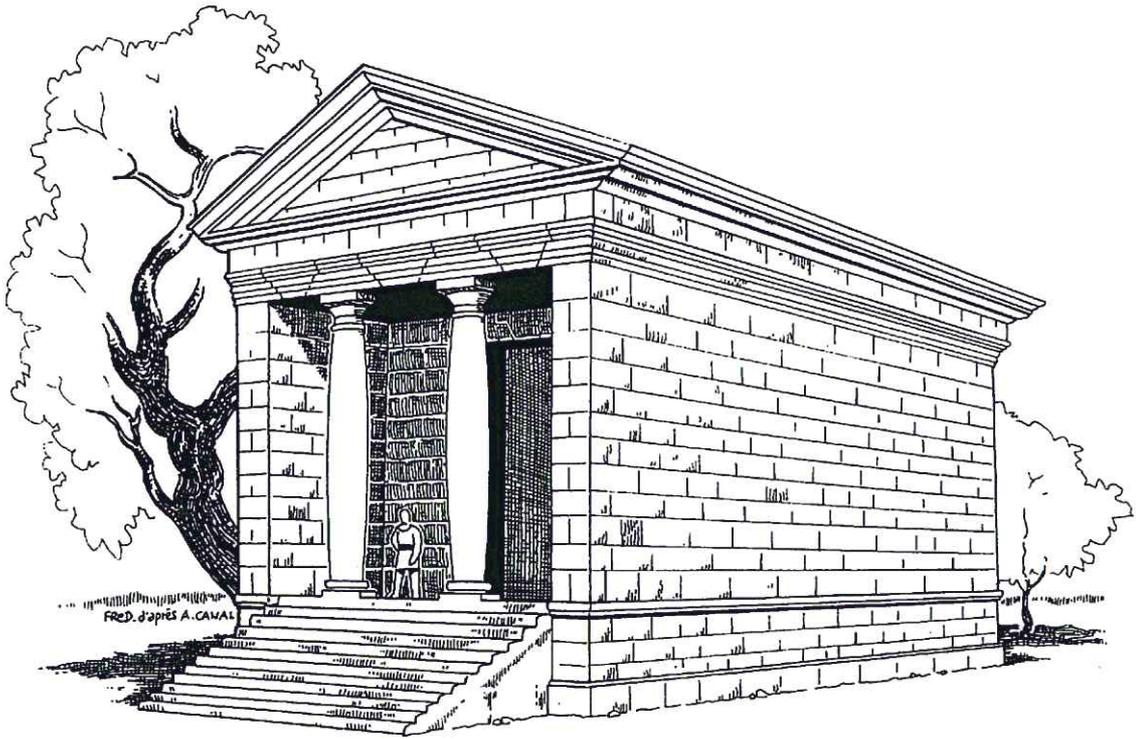


Carte postale vers 1910. (Collection Archives Municipales)



*Carte postale. Intérieur du Temple de Diane occupé par le "Musée Lépici" vers 1930
(Collection Archives Municipales)*

Le Temple de Diane



Reconstitution du temple, d'après les hypothèses d'Alain Canal.

dédié à une divinité de la source (Borvo par exemple).

Il est certain que d'autres édifices gallo-romains, aujourd'hui entièrement disparus, ont existé dans l'environnement du temple. Ainsi, le mur 101 (cf plan). Cette construction octogonale a été détruite au II^{ème} siècle, et il n'en restait encore que trois pans visibles lors de la campagne de fouilles 1988-1989. D'après les 15 amphores trouvées dans sa fondation, on peut dater sa construction du premier siècle.

La hauteur du bâtiment est indéfinissable, les restes de la construction n'étant qu'en fondation. Toutefois, le diamètre de l'édifice devait approcher les 22 mètres. Il aurait alors débordé sur la zone de construction du temple dit "de Diane", ce qui amène à conclure que ce dernier, postérieur au mur 101, serait du

II^{ème} siècle.

L'utilisation de cette construction à pans coupés reste énigmatique; le bâtiment ayant été volontairement rasé au II^{ème} siècle pour l'aménagement d'une grande place, il ne resterait que trop peu d'éléments en place pour avoir une vision certaine de la forme de la bâtisse (ainsi ne peut-on même pas affirmer qu'il s'agissait d'un bâtiment octogonal ou semi-octogonal). Marché couvert comme à Leptis Magna ou édifice cultuel, il est difficile d'avancer des hypothèses. Il n'en demeure pas moins qu'il s'agit, sur ce site, de la première construction en pierre qui ait été édifée.

D'après Alain CANAL.

Rapport de sauvetage archéologique engagé sur la place de l'Hôtel de Ville d'Aix-les-Bains. (LYON - DRAC - 1992)

ERRATA

Dans l'article de Johannès PALLIERE, "*Le port gallo-romain de Châtillon*" (Revue Arts et Mémoire n°4), se sont glissées, bien involontairement, quelques mal-adresses d'impression.

-Page 28, en fin de premier alinéa, il faut lire : "**acception**" au lieu de : "**acceptation**".

-Page 31, la traduction du texte d'Ammien Marcellin a été réalisée par J. Pallière qui a voulu en rendre le **caractère géographique**, essentiel pour la compréhension de la description.

-Page 33, en fin d'article, il s'agit bien sûr du **XIV** ème et non pas du **XVI** ème siècle.

-Enfin, nous aurions dû imprimer les noms latins en italique.

La Rédaction



Société d'Art et d'Histoire
AIX-LES-BAINS

Adhérez !

L'adhésion à la Société d'Art et d'Histoire est annuelle. Elle permet de recevoir régulièrement "La Lettre d'Art et Mémoire", qui diffuse l'information sur les conférences, les sorties, les expositions.

L'abonnement permet de recevoir à domicile et à tarif préférentiel les deux numéros annuels de la Revue "Art et Mémoire", plus les numéros spéciaux hors série.

Faites-vous plaisir, ou faites plaisirs en offrant un abonnement à la revue.

Nom / Prénom

Profession :

Domicile :

N° Tél. (facultatif) :

Souhaite adhérer et participer aux activités de la Société d'ART et D'HISTOIRE D'AIX-LES-BAINS dont l'objet consiste à favoriser la connaissance des arts, étudier et faire connaître l'histoire d'Aix-les-Bains et de la région, protéger, mettre en valeur, faire connaître et contribuer à enrichir le patrimoine.

Adhésion à la Société

- En tant que membre actif : 60 F
- En tant que membre sympathisant : 300 F
- En tant que membre bienfaiteur : 1 000 F minimum

Abonnement à la revue

- "Arts et Mémoire" : 60 F

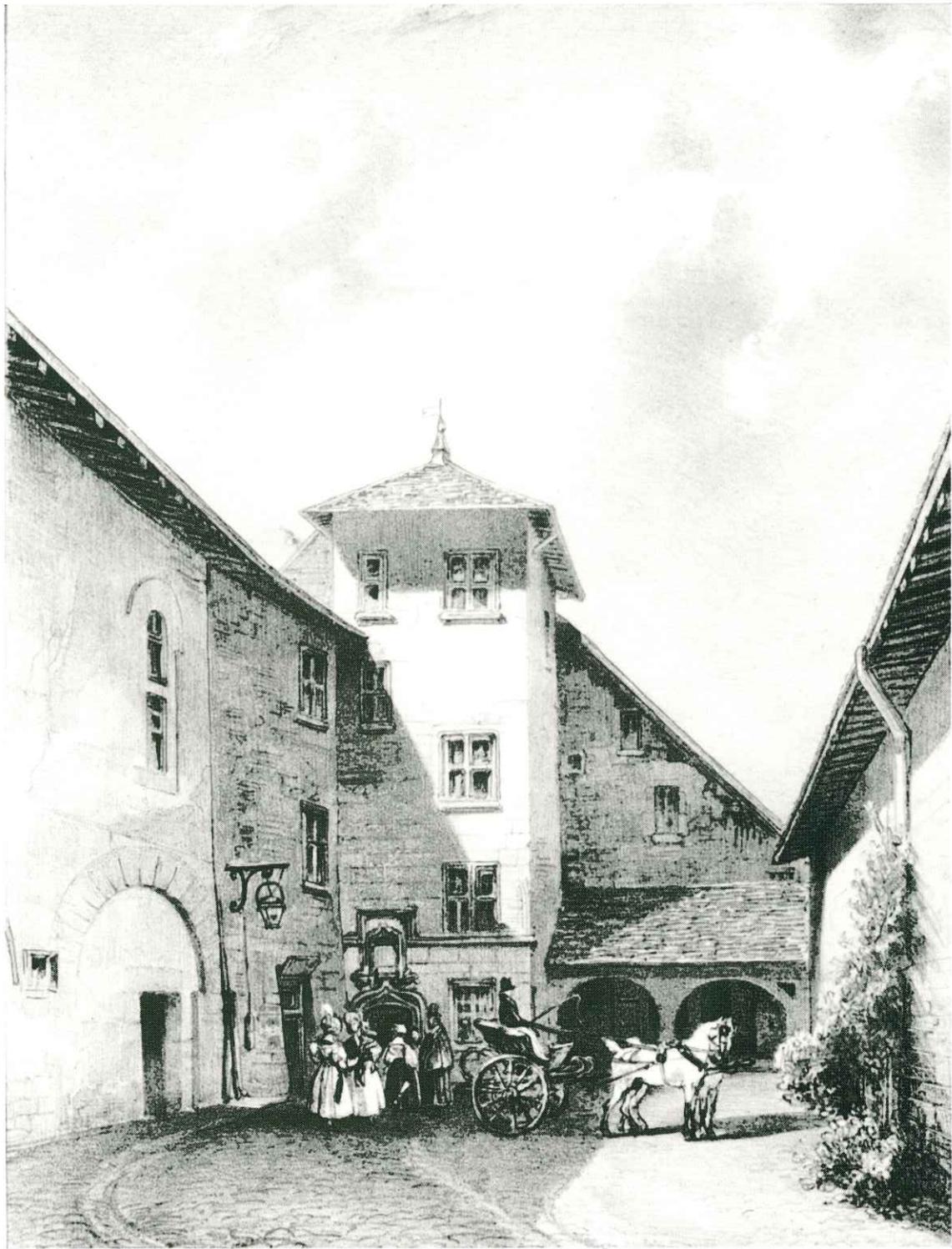
Abonnement et Adhésion groupés

- En tant que membre actif : 110 F
- En tant que membre sympathisant : 300 F
- En tant que membre bienfaiteur : 1 000 F minimum

Chèque Espèces A :

le :

Signature :



La Cour du Château des Marquis d'Aix au temps de
Claude de Seyssel

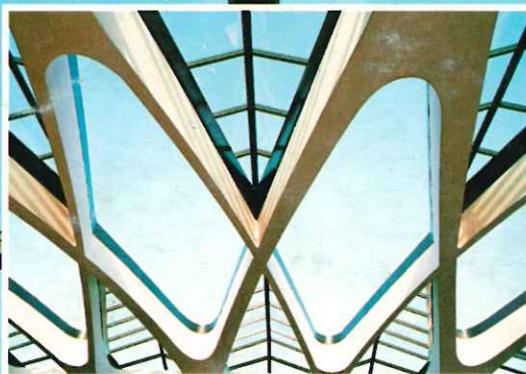
*Dessiné d'après nature par Ulrich. Lithographie de Thierry Frères gravée par Faure.
(Collection Archives Municipales)*

Fondée en 1880 par Léon Grosse à Aix-les-Bains, l'entreprise se développe rapidement à l'intérieur de sa province. Première à entreprendre des ouvrages en béton armé dans la région, elle est déjà à la pointe du progrès technique. Dès 1920, l'entreprise se développe dans les "régions libérées" puis à Paris et en Bourgogne. Après 1945, ses implantations nouvelles se multiplient. Actuellement dirigée par Léon Grosse, petit-fils du fondateur, forte de 2000 personnes et de 35 agences, établissements ou filiales, l'entreprise réalise un chiffre d'affaires de 1,5 milliard.

Indépendante de tout groupe bancaire ou industriel, elle a gardé son entière autonomie et se situe dans les toutes premières entreprises nationales de son secteur.

Numéro un en Rhône-Alpes, elle a, dans cette région, réalisé des ouvrages particulièrement prestigieux : la Maison de la Culture de Grenoble et de Chambéry, l'Impérial Palace, casino et palais des congrès à Annecy, la piste de bob pour les Jeux de 1992, le pont de Gilly-sur-Isère, la couverture des quais de la gare de Satolas récemment inaugurée et le chantier de la gare de Vaise, actuellement en cours.

Satolas
Couverture des quais
de la gare TGV.



Annecy
Impérial Palace.



**LEON
GROSSE**

● Siège social :
rue de l'Avenir,
73100 Aix-les-Bains
Tél. 79 88 74 88