

L'année nouvelle s'annonce chargée avec pas moins de 4 temps forts avec le public et de nouvelles ambitions tant au château de Montfort qu'au moulin des Ayes.

Les Raisonners de pierre sont toujours à l'œuvre pour sauvegarder, animer et valoriser notre petit patrimoine crollois, grâce à votre soutien.

Que le plaisir que nous éprouvons dans la réalisation de cet engagement bénévole soit partagé largement avec vous.

Encore merci de votre fidélité. Bonne année 2025 !



Les forçats de la clé de 24
Les galériens de la truelle gâcheuse
Les aficionados de la merguez
pomme chips...



vous souhaitent une généreuse année **2025** et tâcheront (sic !) qu'elle vous réserve mille moments de joie, d'amitié et de découvertes somptueuses.

Assemblée Générale Ordinaire

Vendredi 17 janvier 2025 à 20h00

Elle se tiendra en salle Méli-Mélo (sous la salle Cascade à gauche de la mairie de Crolles).

Nous y présenterons nos activités passées et à venir ainsi que les 4 temps forts de l'année.

Soyez au rendez-vous, (ou envoyez votre procuration à verrier.philippe56@gmail.com).

Nous partagerons un verre de l'amitié et pourrons recueillir vos idées et perspectives.

Les événements de septembre

Par Hélène

Comme régulièrement depuis plusieurs années, les Raisonneurs sont acteurs des Journées Européennes du Patrimoine avec, au programme, une conférence le vendredi soir et une journée au moulin le samedi.

La Conférence



Anne Lemonde nous a véritablement « transporté » en 1349, l'année où le Dauphiné est devenu français.

C'était le 20 septembre dernier, lors de la conférence qu'elle a donné à Crolles devant une trentaine de personnes.



Une conférence passionnante qui a permis de réhabiliter l'image d'Humbert II, image d'un Dauphin ruiné, obligé de vendre son domaine...

Anne a positionné le contexte géopolitique du transport du Dauphiné, entre le roi de France, le pape et l'empereur Germanique, un Luxembourgeois élevé à la cour de France, puis elle relate les diverses raisons qui ont conduit à l'endettement du Dauphiné : territoire morcelé, guerres contre les savoyards, croisade...

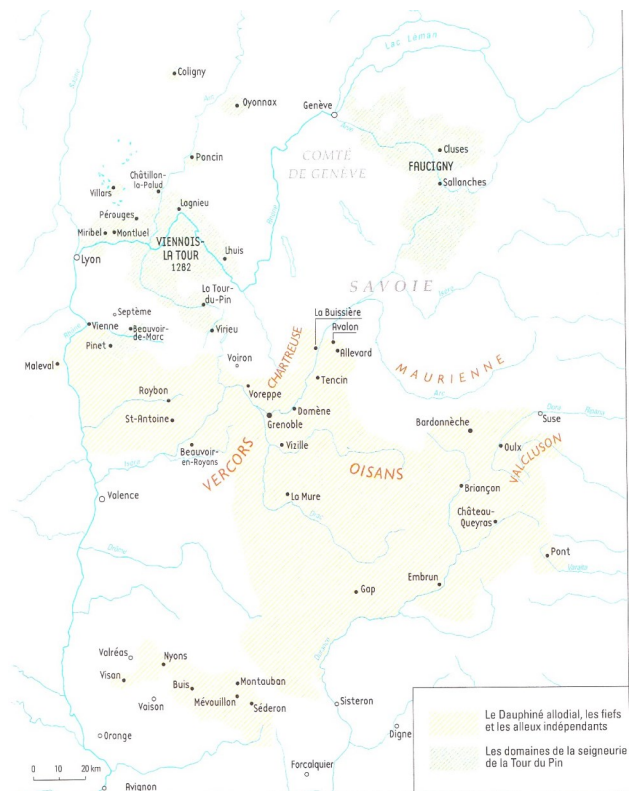
Anne met finalement en évidence que la volonté farouche d'Humbert II de protéger le Dauphiné et ses sujets des guerres et des conquêtes d'envahisseurs, l'amène, à la veille du Transport, à se rapprocher du Roi de France

En 1349, peu avant le Transport du Dauphiné au roi de France, Humbert II établit le Statut delphinal, pour s'assurer que le Dauphiné ne soit pas assimilé à n'importe quel autre domaine du souverain. Ce traité exempte les dauphinois de nombreux taxes et impôts.

Peu de temps après, c'est à Charles, l'aîné des petits-fils du roi de France Philippe VI qu'Humbert II cède ses domaines, c'est ce petit-fils qui sera le premier à porter le titre de Dauphin de France.

Suite au Transport du Dauphiné, Humbert II entre dans les ordres et prend l'habit des Dominicains.

Difficile de résumer ici cette conférence tout à fait passionnante, mais Anne nous a pleinement convaincus des compétences d'Humbert II en tant que fin négociateur pour le Transport du Dauphiné, et surtout de son dévouement à ses sujets et à leur bien-être.



Carte N° 8 : Le Dauphiné au moment du « Transport » (1349)

*Carte du Dauphiné au moment du transport.
(La pierre et l'écrit ; Dauphiné France; mars 2000)*

La Journée Européenne du Patrimoine

Le TGC, le Tramway qui reliait Grenoble à Chapareillan de 1899 à 1947, tel était le sujet d'exposition que nous avons retenu cette année pour répondre au thème des journées du patrimoine « Patrimoine des itinéraires, des réseaux et des connexions ». Vous en trouverez le détail dans l'article page suivante.

Une soixante de personnes nous a rendu visite le 21 septembre au moulin des Ayes, et outre la visite du moulin et de son jardin, toujours très appréciée, les visiteurs ont découvert cette très belle exposition sur le TGC. De nombreux panneaux de cartes anciennes et divers documents étaient présentés, prêtés par les associations du patrimoine « Site et patrimoine meylanais » et « les Amis du Grésivaudan » que nous remercions vivement. C'était également l'occasion d'exposer la très belle maquette du tramway devant la gare de Crolles, maquette réalisée par Marc Tassan que nous remercions également chaleureusement. L'exposition nous faisait cheminer de gare en gare depuis Grenoble jusqu'à Chapareillan, nous permettant de retrouver quelques vestiges de cette ligne de tramway et de réveiller quelques nostalgies, cette ligne nous rendrait bien service aujourd'hui.



Le Tram de Grenoble à Chapareillan

par Hélène

Le développement industriel de la cité grenobloise, avait très tôt fait de la ville un carrefour de circulation entre les différents massifs Vercors, Chartreuse, Belledonne. D'ailleurs plutôt compacte, la ville ne développa que tardivement un service de transport urbain, en 1890, à l'aide de Cars Ripert, au départ de la place Grenette, et en direction de la gare, du pont du Drac et de La Tronche.

En revanche, le développement industriel entraînait une urbanisation de vallée autour des villages établis le long des rivières. Aussi, les premiers tramways furent destinés à relier ces vallées au centre de Grenoble : 4 lignes étaient définies par le Département de l'Isère, attribuées à 4 entreprises différentes. La ligne de Veurey était concédée aux Chemins de Fer Economiques du Nord, celle du Bourg d'Oisans aux Voies Ferrées du Dauphiné, celle de Chapareillan à la compagnie du même nom et celle d'Eybens et de Varcès à la Société Grenobloise de Tramways Electriques.

Le TGC : Tramway Grenoble Chapareillan

La ligne de Chapareillan, concédée le 2 décembre 1895, fut mise en service en trois étapes, à Crolles le 23 septembre 1899, au Touvet le 6 janvier 1900 et à Chapareillan le 12 mars. Longue de 42,8 km, son terminus était fixé à la limite du Département.

Le 10 novembre 1895, MM. Claret et Thouvard, entrepreneurs, s'engageaient à construire et à exploiter une ligne de tramway à traction mécanique entre Grenoble et Chapareillan, sans subvention ni garantie d'intérêt. L'utilité publique a été décrétée le 2 décembre 1895.

La concession ainsi que la déclaration d'utilité publique imposent aux rétro-concessionnaires un certain nombre de contraintes avec un planning précis, qui, s'il n'est pas rempli, rend nulle la déclaration d'utilité publique. MM. Claret et Thouvard doivent verser 213 000 francs au département, afin de contribuer aux frais de rectification du tracé de la RN 90, nécessaire à l'établissement de la ligne et comprenant entre autres la construction d'un pont sur l'Isère entre La Tronche et l'Île Verte.

Une société anonyme, la Compagnie du tramway de Grenoble à Chapareillan (TGC) au capital de 2 000 000 francs est constituée en 1896. Elle se substitue par décret à MM. Claret et Thouvard et se compose d'actionnaires locaux et d'administrateur du pays.

La construction du pont de l'Île Verte est lancée en 1897.



Après les longues formalités d'études et d'enquêtes du projet, le Tribunal civil de Grenoble a prononcé, le 16 février 1898, l'expropriation des immeubles nécessaires à la construction du tramway au profit de la Compagnie anonyme du tramway de Grenoble à Chapareillan, substituée, ainsi qu'il en avait été convenu, à MM. Claret et Thouvard.

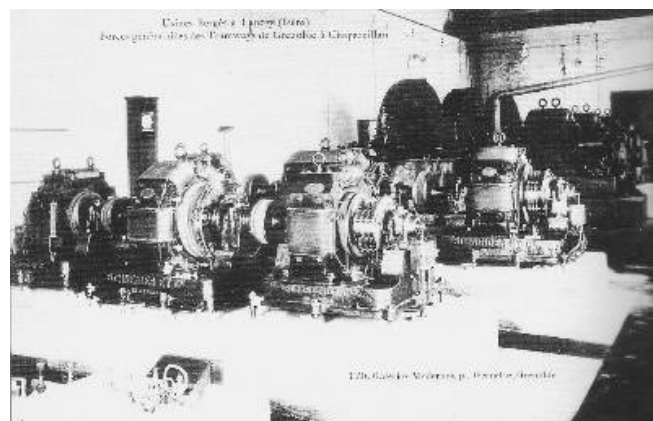
La ligne est ouverte graduellement sur une période de plus de deux ans, en suivant l'avancement des travaux ; elle est tout d'abord uniquement réservée au transport de voyageurs, puis un arrêté du 19 mars 1900 autorise le transport de marchandises qui débute dès le lendemain.

- ♦ La création de la Section de ligne Place Notre-Dame - Crolles est autorisée par Arrêté préfectoral le 13 décembre 1899. Elle est ouverte aux voyageurs le 23 décembre 1899 et aux marchandises le 20 mars 1900.
- ♦ La section Crolles - Le Touvet est autorisée par Arrêté préfectoral le 6 janvier 1900.
- ♦ La section Le Touvet - Chapareillan est autorisée par Arrêté préfectoral le 15 mars 1900.
- ♦ La section Place Notre-Dame - Gare PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) est autorisée par Arrêté préfectoral le 14 mars et ouverte aux voyageurs le lendemain.

La rive droite de la vallée est une région essentiellement agricole (vignes, chanvre, tabac, vers à soie...) Ses torrents ne contiennent pas assez d'eau pour permettre l'établissement et le fonctionnement d'industries importantes.

Il desservira une population de 78,000 habitants dont 60 000 pour Grenoble et 18 000 pour la campagne, sans compter les touristes. Il transportera 60 000 hectolitres de vin, 15 000 hectolitres de lait, 6 000 tonnes de charbon, 4 500 tonnes d'engrais, 40 000 hectolitres de grains, 5 000 tonnes de pommes de terre, 6 000 caisses de gants, etc., et tout cela est appelé « à se développer ».

A noter que la Compagnie a été autorisée à employer la traction électrique dont l'usine génératrice est située à Lancey. La force se transmet par des fils aériens qui passent par-dessus l'Isère et traversent la plaine.



(Suite page 5)

L'alimentation électrique se faisait à la tension de 1 200 volts continu, par le système du « double pont », qui consistait à répartir le courant en deux lignes de plus ou moins 600 volts, le rail étant au neutre. La prise de courant s'effectuait sur les motrices par deux perches, ce qui caractérisait les véhicules.

Ce système à double perche d'alimentation avait été mis en service par l'ingénieur suisse René Thury et appliqué sur le chemin de fer de la Mure et sur la ligne Nord-Sud du métro parisien. Les polarités « plus » et « moins » se font par voie aérienne et non pas avec le retour du « moins » par le sol comme à la SGTÉ... et la plupart des trams électriques à travers le monde.

Le tramway part de la gare du Paris-Lyon-Méditerranée et gagne les quais pour arriver place Notre-Dame, d'où il se dirige sur l'Île-Verte et sur le nouveau pont, aux abords duquel se trouve la gare de Grenoble-dépôt. C'est à partir de la place Notre-Dame que nous allons compter, en suivant les indications du plan de construction du tramway, les distances parcourues.



Terminus Notre-Dame avec une motrice du TGC à droite

La majeure partie du tracé de la ligne est en accotement de la route nationale, avec quelques sections en site propre.

Après avoir franchi l'Isère, il entre sur le territoire de La Tronche, à la halte du Pont de l'Île-Verte; à 400 mètres plus loin, halte du Chemin des Hospices; passage du ruisseau du Charmeyran et, au deuxième kilomètre, halte de La Tronche. Diverses haltes se succèdent aux chemins de la Croix de Montfleury, des Aiguinards, de La Revirée, de Buclos, avant d'atteindre la station de Meylan (4,450 km), au hameau du Bachet. Laissant à droite Saint-Mury, traversant l'allée du château de M. de Luppé, le tramway rejoint la route nationale à la halte du Chemin de l'Hermitage (5,650 km).

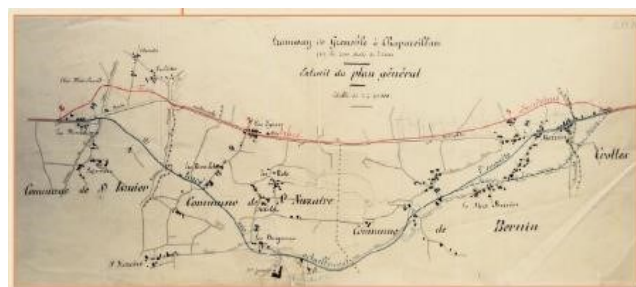
Pendant 5 kilomètres, le tramway emprunte dès lors le sol de la route, franchit le torrent de Jallières sur un pont métallique de 7 mètres d'ouverture, et s'arrête à la halte du Chemin de la Détourbe pour desservir une partie de Meylan et de la Bâtie-d'en-Haut. Après le ruisseau de Pontcroissant, halte de Montbonnot-village, puis, à la sortie, station de Montbonnot-St-Martin (7,200 km) ; halte au Chemin de la Douai, qui descend à St-Martin-de-Misére, qui depuis longtemps déjà ne forme qu'une commune avec Montbonnot.



Au 8^e kilomètre, halte de Biviers, et un peu avant le 9^e, halte des Evéqueaux et ruisseau de Corbonne, où commence la commune de Saint-Ismier, sur laquelle se trouve la halte Randon, en face de la propriété ayant appartenu au général Marchand et au maréchal Bandon. Plus loin, station de Saint-Ismier et, ensuite, halte des Maréchaux, avant le ruisseau du Fangeat, un peu avant le 11^e kilomètre.



A partir de ce point, pour éviter la trop forte pente du cône du Manival, le tracé de la ligne est dévié entre le hameau des Maréchaux à Saint-Ismier et Bernin. Il dessert la commune de Saint Nazaire, et ne reprend la route nationale qu'à Bernin, après avoir parcouru une déviation de plus de 4 kilomètres.



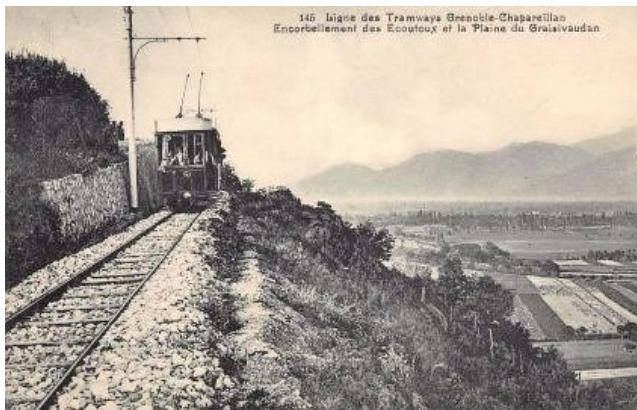
Ce tracé est adopté par le Conseil municipal en 1896 et il est décidé d'implanter sur la commune deux haltes (Rivoulets et Clèmes) ainsi qu'une station en haut du cimetière.

Le tramway descend donc sur la droite, franchit le dangereux torrent du Manival (sur un viaduc métallique de 15 mètres en trois travées) construit à 450 mètres de distance de la route nationale.



En arrivant sur le territoire de Saint-Nazaire on trouve la halte des Rivoulets, et, au 12^e kilomètre, la station de Saint-Nazaire, près du cimetière.

A 700 mètres de là, halte des Drogeaux, entre ce hameau et le château de M. Jacquin; puis la voie suit le chemin des Ecoutoux.



Elle arrive à la halte des Varvoux, desservant le Bas-Bernin, et à la station de Bernin, au 15^e kilomètre, où elle rejoint la route nationale.

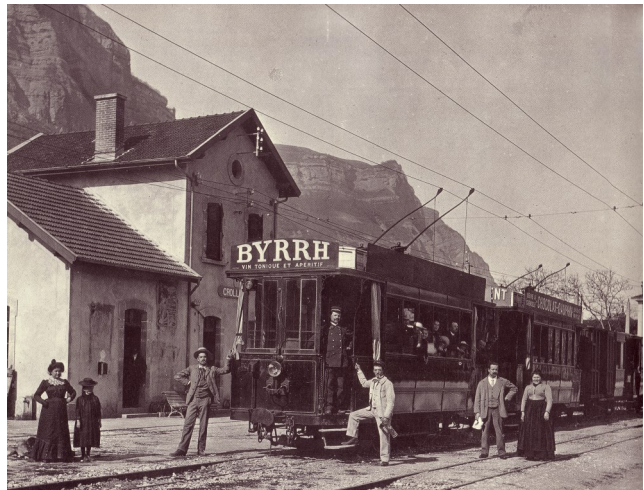


Cette déviation est intéressante, elle passe au pied du monticule des Ratz, domine la plaine et offre une très belle vue sur les villages et les montagnes de la rive gauche de l'Isère.

De la gare de Bernin à celle de La Terrasse, le tramway ne quitte plus la route nationale pendant près de 8 kilomètres.



Après avoir traversé le village de Bernin et le ruisseau, on arrive sur la commune de Crolles où l'on trouve, un peu avant le 16^e kilomètre, la halte de la Croix des Ayes, et, au 17^e, la gare de Crolles.



De là, on passe sur le ruisseau de Crolles et on entre dans le village, en ayant sur la droite le parc et le château de M. de Bernis.

Après le 19^e kilomètre, on franchit le ruisseau de Montfort. On atteint la halte de Montfort et la commune de Lumbin, dont la station est située à la sortie du village.



On aperçoit ensuite, sur la gauche, le Petit-Lumbin; on s'arrête à la halte du Carré, après le ruisseau de ce nom, et l'on est sur la commune de La Terrasse, dont la station est placée un peu avant le 23^e kilomètre, au centre du village.

Pendant trois décennies, toute une économie locale se développe grâce au tramway qui transporte à la fois les voyageurs, le courrier, des produits agricoles ainsi que les « colis de ganterie » procurant du travail à domicile dans les villages de la rive droite du Grésivaudan. Il permet aussi d'apporter jusqu'au funiculaire les matériaux nécessaires à la construction des sanatoriums de Saint-Hilaire du Touvet (1924-1929).

Mais en janvier 1931, alors que la Compagnie du tramway connaît des difficultés financières dues à la concurrence des transports routiers, la ligne est incorporée au réseau de la Régie des Voies Ferrées du Dauphiné (VFD).

Deux compagnies exploitent donc cette ligne :

1. la Compagnie du Tramway Grenoble - Chapareillan de 1899 à 1930,
2. la régie départementale des Voies ferrées du Dauphiné, à la suite du rachat par le département de l'Isère de la Compagnie du Tramway Grenoble - Chapareillan, entériné par un décret du 11 novembre 1930.

Huit dessertes par jour sont assurées pour un temps de trajet de 50 minutes de Saint-Nazaire à Grenoble.

En 1902, 441 000 voyageurs par an fréquentent la ligne, 645 000 en 1912 et 1 206 703 en 1945. Sa fréquentation témoigne de son succès. Mais à la fin de la guerre, les cars deviennent de plus en plus performants. Leur concurrence est fatale au tram.

La ligne est supprimée par sections dans l'ordre suivant :

- ♦ le 15 mars 1933, pour la section Chapareillan - Le Touvet ;
- ♦ en 1936, pour la section Le Touvet - Crolles ;
- ♦ en 1937, pour la section Crolles - Saint-Ismier ;
- ♦ en 1937 (1^{er} mai ou 15 septembre) pour la section Saint-Ismier - Montbonnot ;
- ♦ le 1^{er} décembre 1946, pour la section Montbonnot - Meylan (les Aiguinards) ;

- ♦ le 1^{er} novembre 1947, pour la section Meylan (les Aiguinards) - Grenoble ;
- ♦ La section les Aiguinards - Montbonnot est déclassée par décret le 15 mars 1948.

L'expansion de l'activité dans le Grésivaudan fait bien regretter la suppression de cette ligne, qui en fait rêver certains. En décembre 2022, les extensions du tramway actuel étaient débattues sans succès, autour de demandes d'extensions de ligne sur trois axes - Isère aval, Isère amont, sud - et en rocade. Pour le Grésivaudan, la demande portait sur l'extension de la ligne B vers les communes de la rive droite de l'Isère amont, vers Meylan et au-delà.

Depuis quelques années, des liaisons par bus relient le Grésivaudan à Grenoble. Après avoir été longtemps administré par la Communauté de Communes du Grésivaudan, ce réseau vient d'être repris par le SMMAG (Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise) qui opère maintenant sur les territoires de la Métropole de Grenoble, le Grésivaudan et le Pays Voironnais. La tarification a été ramenée à un tarif unique de 2 € par trajet sur l'ensemble du réseau.

Plusieurs lignes sont disponibles dont la ligne Express X01, renommée C11, qui assure une liaison rapide entre Lumbin et Voiron avec des fréquences de 5 minutes en heures de pointe à 30 minutes en heures creuses. Elle met Crolles à 30 minutes de Grenoble.

Une nouvelle offre est en cours d'étude concernant un RER régional qui desservirait la gare de Brignoud aux fréquences identiques à l'offre bus express. Un retour tardif au ferroviaire local !



<https://www.grenoblealpesmetropole.fr/642-un-rer-a-la-grenobloise.htm>

Sources :

<http://transporturbain.canalblog.com/pages/les-tramways-de-grenoble---premiere-epoque--1893---1952-/28987573.html>
<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5783406p# Le tramway Grenoble-Chapareillan et la vallée du Grésivaudan, rive droite de l'Isère / Jules Sestier>
https://fr.wikipedia.org/wiki/Tramway_Grenoble_-_Chapareillan
<http://www.standard216.com/lhistoire-des-tc/condense-historique-des-transports-en-commun-grenoblois/>
https://fr.wikipedia.org/wiki/Tramway_Grenoble_-_Chapareillan#/media/Fichier:ELD_66_-_GRENOBLE_-_Monument_du_Centenaire_et_la_Cath%C3%A9drale.jpg
https://fr.wikipedia.org/wiki/Tramway_Grenoble_-_Chapareillan#/media/Fichier:Carte_postale_grenoble_5.jpg
<https://www.saint-nazaire-les-eymes.fr/index.php/Outils/imprimer?idpage=232&idmetacontenu=>
<http://grenoble-cularo.over-blog.com/2017/09/tramway-grenoble-chapareillans.html>
https://fr.wikipedia.org/wiki/Tramway_Grenoble_-_Chapareillan#/media/Fichier:Crolles_-_Gare_TGC_-_1901.jpg
<http://www.lecrollois.fr/apps/m/archive/2012/01/03/la-gare-de-crolles.html>
<http://raildusud.canalblog.com/archives/2022/12/04/39725159.html>

Sortie Patrimoine à La Côte-Saint-André

par Hélène

Notre sortie Patrimoine à La-Côte-Saint-André fut une belle découverte, ou plutôt, un bel ensemble de découvertes, du XIII^e au XIX^e siècle au fur et à mesure de nos déambulations, du château sur les hauteurs du bourg, jusqu'à la plaine. Pour ceux qui ont participé à la sortie, et pour donner envie aux autres de découvrir La-Côte-Saint-André, voici un petit récapitulatif de ces belles découvertes.

Commençons par le château Louis XI dont on n'est d'ailleurs pas certain qu'il soit passé par là. Il fut construit au XIII^e siècle par la Maison de Savoie pour protéger la ville des incursions dauphinoises. De fait, La Côte n'a jamais appartenu aux Dauphins et sera rattachée directement au roi de France au XIV^e siècle. Saccagé puis tombé en ruine, il ne reste qu'une tour en briques du château médiéval.

Ce sont les frères maristes (société de prêtres fondée en l'honneur de la Vierge Marie) qui achètent le château au XIX^e et le restaurent en y ajoutant notamment un étage et un clocheton en guise de clocher. Ils ont inscrit sur le fronton le nom de Saint Louis, en référence à ... Louis XIII qui consacra la France à la Vierge Marie.



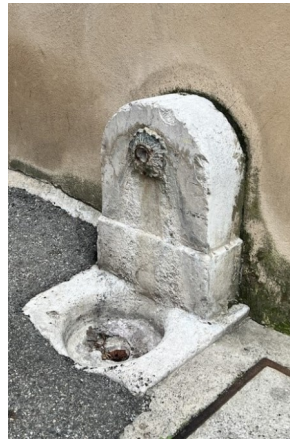
Le cheval de Troie est un souvenir du festival Berlioz.

Des destructions du château et des remparts, on retrouve nombre de ses grosses briques (dénommées « Savoyardeaux ») dans les fondations des maisons du bourg. On y trouve également de très beaux murs en galets (en arrêtes de poisson) et en torchis.

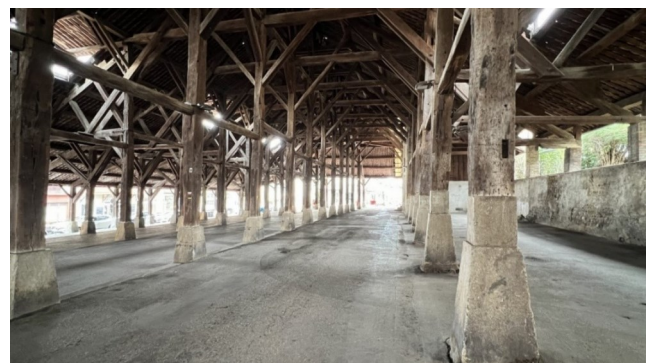
Les galets, cassés en deux servaient également à paver les rues, on parlait de têtes-de-chat...



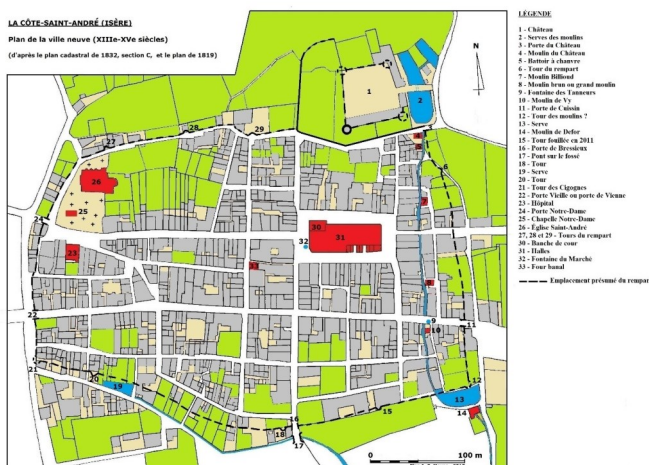
Il n'y a pas de rivière à La Côte, mais l'eau ne manque pas et de nombreuses sources jaillissent des coteaux et jalonnent la ville, alimentant riches demeures et fontaines. Un canal, le « Biel » est construit également au XIII^e siècle, reliant les serves du château à la plaine, pour alimenter 6 moulins et des tanneries. Une roue à augets a été reconstituée sur ce qui était le moulin blanc.



Le monument le plus impressionnant d'origine médiévale est la halle de La Côte, l'une des plus grandes de France, comportant 5 travées, une magnifique charpente en bois et des tuiles rondes.



Pour résumer les principaux sites d'intérêt, voici un plan qui montre une belle organisation de la ville en rues perpendiculaires.



<https://culture.isere.fr/page/la-cote-saint-andre-etude-de-lilot-place-de-la-halle>

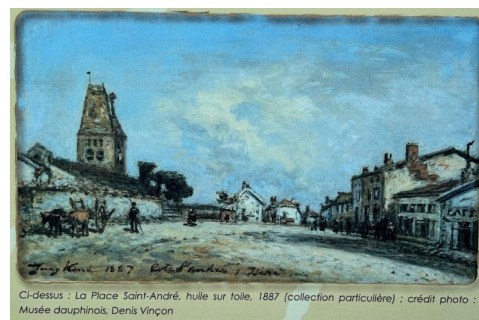
Un petit mot sur les « Trines » de La Côte-Saint-André : la trine du four à pain, la trine de l'asile, la trine de la forge...ce sont des ruelles étroites qui permettent la traversée de la ville. Elles n'ont jamais été destinées à la circulation, mais au recueil des eaux pluviales et des eaux usées des latrines qui descendaient ainsi vers la plaine.

Parmi les autres découvertes, mentionnons une petite halle supportée par des colonnes probablement récupérées d'une église, et dont la ferme est en câble métallique de type Polonceau. Je vous laisse vérifier...



Si l'on avance dans le temps, jusqu'au XIX^e siècle, la ville a peu changé de morphologie, avec toujours à peu près le même nombre d'habitants. La prospérité attire des congrégations religieuses et des familles nobles qui s'installent au centre-ville dans de confortables hôtels particuliers. La famille Berlioz en particulier va faire fortune grâce à ses moulins et tanneries. C'est cette fortune qui permettra au jeune Hector d'étudier la musique.

Un autre personnage célèbre vécu à La Côte : le peintre néerlandais Johan Barthold Jongkind. Il s'y installe en 1878, y peint une centaine d'aquarelles et peintures de la ville et fera souvent parler de lui pour son comportement... Il finira ses jours à l'asile d'aliénés de Saint-Egrève en 1891 avant d'être enterré à La Côte.



<https://www.mjclacote.fr/jongkind/>

NB. : Si vous cherchez un restaurant où déjeuner à La Côte, nous avons testé le Rhapsody, devant l'église, il est très bien, on y a passé un bon moment.



Mais vous pourrez aussi aimer la pizzeria « Au Pressoir », qui offre une déco plutôt sympathique.



(Suite page 10)

L'après-midi de notre sortie Patrimoine était dédiée à Hector Berlioz, et plus particulièrement ses 18 premières années passées à La Côte, qui ont forgé ce qu'il allait devenir : un romantique, marqué par la nature, l'amour et la mort.

Le musée nous fait découvrir la maison de son enfance, le décor du XIX^e siècle dans lequel il a grandi, les portraits de sa famille, sa vie amoureuse. Il a eu une fiancée, deux femmes, et une égérie, Estelle, connue à Meylan lors de ses vacances et dont il était tombé amoureux à 12 ans alors qu'elle en avait 18. Il l'a demandée en mariage bien plus tard, à 66 ans, sans succès.



Outre la maison de La Côte, ils avaient une ferme à la campagne.



Pour finir cet exposé de notre journée, et mieux comprendre qui était Hector Berlioz, voici des extraits du livre « Paysages de l'Enfance » publié par le Musée Hector Berlioz, extraits qui concernent ses visites dans le Grésivaudan.

Berlioz, au cours de son enfance, se passionne pour les atlas et les voyages, mais ne quittera pas son Dauphiné natal avant 1821. C'est dans un paysage voisin de La

Côte-Saint-André, vers la fin de l'été, qu'a lieu sa découverte de l'amour, en la personne d'Estelle : « Dans la partie haute de Meylan, tout contre l'escarpement de la montagne, est une maisonnette blanche, entourée de vignes et de jardins, d'où la vue plonge sur la vallée de l'Isère ; derrière sont quelques collines rocailleuses, une vieille tour en ruine, des bois, et l'imposante masse d'un rocher immense, le Saint-Eynard ; une retraite évidemment prédestinée à être le théâtre d'un roman. »

Ce cadre enchanteur et romantique marque pour Hector le passage de l'enfance à l'adolescence et ses premiers émois amoureux. Estelle, « la nymphe, l'hamadryade du Saint-Eynard, des vertes collines de Meylan ! », de six ans son aînée, sera son égérie, source d'inspiration et de désespoir d'un amoureux éconduit et transi mais à jamais fidèle.

Ainsi, ces paysages ont-ils été les témoins silencieux de ses émotions, de ses chagrins et du réconfort qu'il parvenait à puiser dans la littérature et dans la musique...

En souvenir de ses premiers émois, il reviendra de temps à autres à Meylan, véritable lieu de pèlerinage pour se ressourcer, à la recherche de son passé et de ses amours perdues. À la vue de ces paysages inchangés, le souvenir d'Estelle est de plus en plus présent et enivrant.

Grenoble marque également pour Hector Berlioz le début d'une certaine autonomie. En y passant son baccalauréat il met un terme à l'éducation paternelle. Bientôt, il pourra parcourir le monde et donner libre cours à sa passion, la musique. Mais aucun des paysages rencontrés ne pourra supplanter la beauté du Dauphiné :

« Je craignais en arrivant en France, d'avoir à retourner le vers de Voltaire en m'avouant que "plus je vis à l'étranger, moins j'aimais ma patrie" ; mais il n'en a rien été, et les souvenirs du royaume de Naples sont demeurés impuissants contre l'aspect riant, varié, frais, riche, pittoresque, beau de masses, beau de détails, de notre admirable vallée de L'Isère. Je l'ai revue dans son meilleur moment ; la coquette semblait s'être mise en frais d'atours extraordinaires pour me prouver, à mon retour, qu'elle n'avait rien à envier aux beautés étrangères. (...) En descendant les Alpes, j'ai été pris au bond et renvoyé de villa en villa dans tous les environs de Grenoble. » (Extraits des Mémoires d'Hector Berlioz)



<https://collections.mba-lyon.fr/fr/notice/2008-70-la-vallee-du-gresivaudan-0dbed5f4-ac28-493e-add7-b8eea188d48c>



La plante par Michel

La Vulnéraire

Hypericum nummularium

Famille des Hypericacées

Martine nous a parlé du millepertuis perforé dans notre précédent Raisonneur n°75, nous parlerons cette fois de ce petit millepertuis endémique et emblématique du massif de la Chartreuse.

Cette petite plante à fleurs jaunes et petites feuilles rondes bien connue des « chartrousiens » est appelée en langage vernaculaire « *vulnéraire des chartreux* » ou « *vénérable chartreuse* » parce qu'elle rentrerait dans la composition de la célèbre liqueur de Chartreuse.

En patois local « *la Venerella* » est cueillie en été par les connaisseurs originaires ou non de ce petit territoire pour sa saveur et ses bienfaits. Elle pousse généralement dans les petites anfractuosités des rochers sur les crêtes ou les lapiaz des hauts de Chartreuse. Sa cueillette souvent périlleuse peut être dangereuse (comme celle du génépi dont on pourra parler une autre fois).

De son nom scientifique *Hypericum nummularium*, elle fait partie de la famille des Hypericacées comme les sept millepertuis décrits dans « Le guide des fleurs de montagne Delachaux et Nestlé » : « *petite plante vi rampante à tiges dressées, Fe opposées ovales ou arrondies, glauques dessous avec deux points noirs près du bord. Fl jaunes, parfois veinées de rouge, 20-30mm, en corymbe ou solitaires. Rochers calcaires, crevasses, jusqu'à 2500m. Juin à septembre* ».

Sa cueillette très délicate est réglementée par arrêté préfectoral depuis octobre 2011, limitée à 100 brins par personne et son arrachage interdit.

C'était souvent après les foins autour du 15 août : « *c'était infallible, les hommes portaient à la vulnéraire* ».

La seule vertu que les chartrousiens lui attribuent est celle de soigner « le coup de froid » des montagnes. D'après la coutume : « *on en buvait plutôt en hiver, quand on avait pris froid, en infusion ou en alcool ; quand on est frileux, une tisane comme ça c'est réconfortant* »

Les anciens donnaient cette explication : « *la venerella, elle pousse entre les pierres qui emmagasinent la chaleur, la plante garde la chaleur et la redonne ensuite... !* »

Sources

Guide des fleurs de montagne ; Les compagnons du naturaliste ; Delachaux et Nestlé

Cueillettes de mémoires ; Histoires d'hommes et de plantes en Bauges et Chartreuse



La recette par Michel

Alcool de vulnéraire

Faute de distillation, on suit la recette universelle

- 40 brins dans 1 litre d'alcool, avec 40 sucres, pendant 40 jours
- On utilise de préférence de l'alcool pour fruit sans goût à 40° ou l'alcool à 90° dédoublé à 45°. Autrefois la « gnôle » ou eau de vie de pays qu'on trouvait facilement.



L'expression du mois par Phil

Ne pas pouvoir le sentir

Détester ; haïr ; ne pas supporter... mais alors pourquoi « l'avoir dans le nez » ?

Cette expression signifie que l'on n'apprécie pas quelqu'un, et qu'on ressent de grandes difficultés en sa présence, qu'il nous insupporte, qu'on éprouve une forme d'aversion. D'ailleurs en anglais « *can't stand somebody* » signifie littéralement qu'on ne peut pas rester à ses côtés.

Lorsque l'on n'aime pas une personne, on dit qu'on ne peut pas la sentir, ou qu'on ne peut pas la « piffer » provenant du pif, nez en argot. Concernant toujours l'appendice nasal, ne pas blairer est aussi évocateur.

La métaphore est donc péjorative et exprime une idée de mépris, comme beaucoup de locutions françaises qui emploient d'autres parties du corps : avoir une dent contre quelqu'un, tourner le dos, faire un pied de nez...

Comment peut-on alors avoir quelqu'un dans le nez, alors qu'on ne peut pas le sentir ? Voilà une question qui mériterait une réponse approfondie.

À priori, difficile de faire rentrer une personne dans son nez, même si celui-ci, que dis je, est un cap, un pic, une péninsule, il eut fallu que je me l'amputasse...

Il est complexe de retracer l'origine de l'expression et de dater sa première apparition. En tout cas, cette locution laisse entendre que, plus que l'individu en question, c'est son odeur qui nous reste dans le nez. Une odeur dont on ne parvient pas à se débarrasser, et qui nous est insupportable. Il faut bien intégrer que l'hygiène des siècles passés devait laisser s'épanouir les odeurs corporelles et vestimentaires, plus à même de caractériser chacun des

individus d'où elles émanaient, permettant de faciliter le jugement qu'on portait sur eux.

Par contre :

Ne plus se sentir : signifie déborder de joie, souvent pour une réussite ne le justifiant pas, appréciée par un ego démesuré. Autrement dit devenir vaniteux, arrogant, prétentieux, avoir la grosse tête, avoir les chevilles qui enflent... Tiens pourquoi « avoir les chevilles qui enflent ? »...

Remontons à la mythologie grecque, plus précisément au roi de Thèbes, Œdipe.

Ses parents, après qu'un oracle leur avait annoncé que leur enfant tuerait son père et épouserait sa mère, auraient décidé de s'en débarrasser. Ils l'auraient alors accroché par les pieds à un arbre et abandonné. Il lui en est resté un pied déformé.

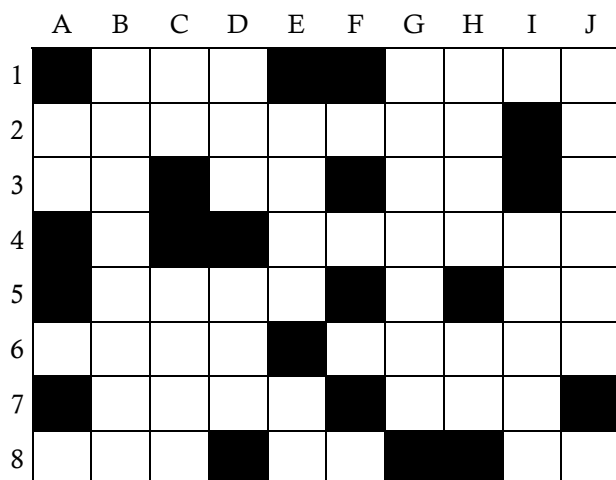
En raison de cette trahison, Œdipe a développé, en grandissant, un ego surdimensionné, une confiance en soi quasi insolente. Il était toujours sûr de ses jugements et ne les remettait jamais en question.

Ce comportement a suscité des moqueries de la part des Grecs, qui en ont fait un jeu de mots avec ses « chevilles enflées », *Oidipous* en grec.



Les mots croisés de Nine

Inspirés de l'article sur la Côte-Saint-André pages 8 à 10



Horizontal :

1. Titre andalou. Corde de marin. 2. Religieux. 3. Or au labo. Bien sûr. Note. 4. Têtes-de-chat. 5. Instrument de petite culture. Dieu soleil. 6. Canal côtois. Château ou saint. 7. Grand nombre. École bouddhiste. 8. Partie d'église. Do ancien. Liaison.

Vertical :

A. Possessif. B. Les côtois n'y sont pas. C. Métal précieux. Brouillé ou sur le plat. D. Construction d'oiseau. Arbre à caoutchouc. E. Qui se conduit bien. Possédé. G. Compositeur côtois. H. Hardie. Petite Europe. I. Voie d'écoulement pour les eaux usées. J. Entrelaças.

Solution dans Le Raisonneur N°77.