

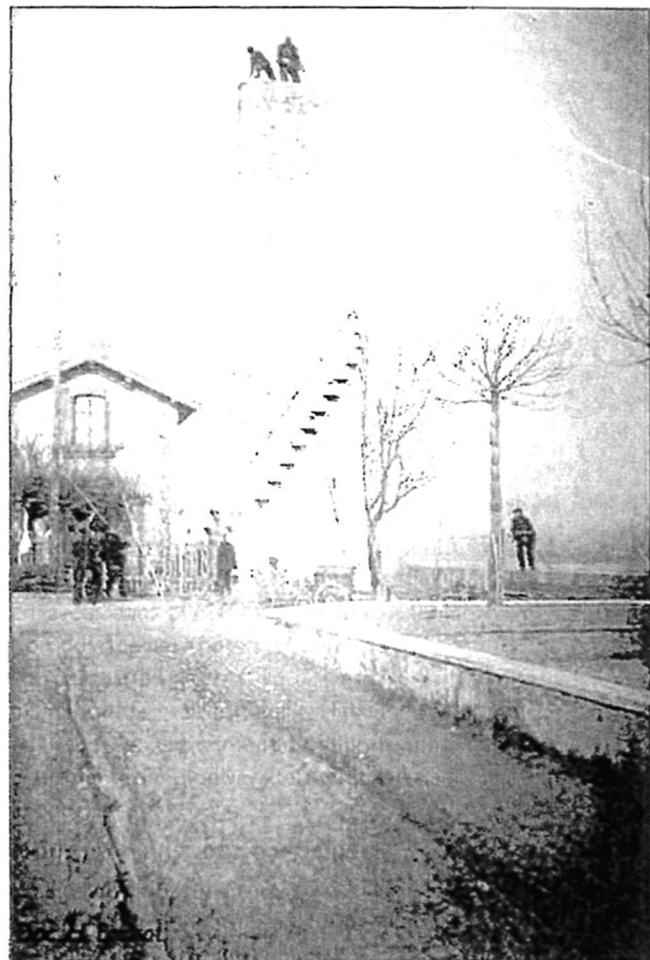
IRIGNY AUTREFOIS

LA TRAILLE, OU COMMENT TRAVERSER LE RHÔNE

Les anciens Irignois connaissent "la traille" des Sélettes. Peut-être ceux qui le sont devenus depuis quelques années, ne savent pas très précisément de quoi il s'agit, tant il est vrai que depuis la remise en état du pont de Vernaison en 1959 et surtout la construction de celui de Pierre-Bénite en 1965, les Irignois n'ont plus eu besoin de traverser le Rhône en bac, grâce à la traille.

L'un des bacs les plus anciens établis sur le Rhône en 1192, fut celui qui reliait Valence à Saint-Peray.

Le procédé utilisé, dit la "traille traversière" était une technique utilisant la captation d'énergie. De part et d'autre du fleuve, il y avait une pile en pierre d'environ vingt mètres de haut, avec une poulie à son sommet et un câble (la traille) entre les deux. Il était attaché d'un côté au sol avec un anneau, et de l'autre, intégré à un organisme de tension. Sur le filin, il y avait une autre poulie : «la grenouille», d'où descendait un autre câble, le «traillon», sur lequel était accroché le «bac», une barque à fond plat qui se mouvait avec le courant.



La pile des Sélettes

Mise en place du câble. La maison du garde-barrière a été acquise en décembre 2009 par la Municipalité, pour accueillir dans l'avenir un lieu patrimonial dédié à la découverte des bords du Rhône.

Il suffisait de placer le gouvernail à droite ou à gauche pour aller de l'une à l'autre rive.

Il reste la pile d'Irigny et celle de Vernaison, réhabilitée en 2006. Celle de Ternay a disparu avec le creusement du canal. Le mécanisme d'Irigny, l'un des rares à être encore en place, a été remis en état en 1997 par la C.N.R., à la demande de la Municipalité.

L'embarcadère est toujours visible au bas de la rampe que dessert le passage à niveau des Sélettes, et deux anneaux d'ancrage sont encore sur le bord.



LE BAC ET LA TRAILLE DES SÉLETTES

LE BAC

Il permet le passage entre Irigny et la rive gauche depuis des siècles. Il fut l'indispensable liaison pour les nombreux Irignois travaillant à l'usine LUMIÈRE et aussi, on le sait moins, pour certains travaillant à l'ARSENAL, les ateliers de construction d'Irigny.

Un "passeur" était chargé d'assurer la traversée aux heures d'arrivée et de sortie des employés. Bernard Clavel, dans son livre "Pirates du Rhône", en parle ainsi : "Il est l'homme qui sait le fleuve, il entend son langage. Il lit ses signes, la couleur de l'eau, sa façon de rider".

Le coût du passage est lucratif et les candidats au fermage doivent répondre à de sérieux critères. En effet, lorsque le niveau des eaux était normal, la traversée était sans danger. Mais pendant les hautes eaux et les périodes de crues, le passage pouvait devenir périlleux. Il fallait avoir une bonne connaissance du fleuve.

IRIGNY AUTREFOIS

L'adjudication de la "ferme des bacs" procède d'un arrêté du Préfet. Le matériel appartient à l'Etat et, à chaque changement d'adjudicataire, on dresse un inventaire et l'on décide des tarifs.

On constate que le bac est l'occasion de nombreux échanges entre la Préfecture et le Maire, ce dernier étant soucieux des intérêts et de la sécurité de ses administrés. En 1803, an XII, le Maire est le Sieur Marduel. C'est le Sieur Chatillon qui est adjudicataire. Le procès-verbal a donné une description et donc une estimation du bac très complète et que j'abrège :

- Sur la rive droite : une chèvre* en bois d'environ 14 mètres, portant un tour à guider la grande corde.
- Sur le fleuve, la corde traversante, pesant 455 kilos, le traillon, la grenouille ou poulie.
- Le bac en bois de chêne, de 10 m de long et 3,60 m de large au milieu, une rame, un gouvernail, deux anneaux d'amarrage scellés dans la roche.
- Sur la rive gauche : une chèvre et une chaîne de retenue sur la dite chèvre.

En 1806, le Maire fait part de son souci de fermer le passage pendant la nuit pour "empêcher les individus poursuivis par la clameur publique ou recherchés par la gendarmerie de se retirer furtivement dans une commune étrangère. Un prévenu trouve presque toujours un asile à la faveur d'un bateau qu'on aura eu la négligence de laisser avec fers et agrès et attaché avec une corde qu'il est facile de couper".

La même année, le fermier du bail se plaint de la concurrence de plusieurs particuliers qui font "à prix d'argent la traversée sur leur bateau, dont ils se servent très souvent pour pirater sur le fleuve".

En février 1860, le Sieur Chevrot, fermier du bac, est autorisé à construire sur la rive gauche du Rhône (côté Feyzin) une baraque pour abriter les voyageurs de son bac au pied de la chèvre.

Enfin, en 1865, le Maire d'Irigny envoie une lettre dont le lecteur appréciera le contenu, tant par le style que par les arguments avancés :

«Monsieur le Sénateur,

Je crois devoir vous soumettre respectueusement quelques observations au sujet des obligations imposées aux passagers... Attendre sur le port, sans pouvoir se mettre à l'abri nulle part, par le froid le plus rigoureux, les pluies les plus fortes, des chaleurs tropicales, pendant une heure pour les bacs et demi-heure pour les passe-cheval et batelets à moins de payer un droit sextuple, est une condition que votre administration éclairée et bienveillante, ainsi que celle des Ponts et Chaussées ne laisserez pas subsister dans le nouveau cahier des charges, ce serait payer trop cher le passage. Cette condition n'est admise par personne. Elle donne lieu à des réclamations continues et à des récriminations incessantes contre le fermier... Nul ne veut consentir à perdre une heure ou seulement une demi-heure par le temps où nous sommes, la facilité et la rapidité du transport étant devenus comme un nouvel élément de la vie...

... Je désire donc, Monsieur le Sénateur, qu'une personne, soit qu'elle se présente seule à pied ou conduisant un cheval, une voiture attelée, un ou plusieurs animaux quelconques, puisse passer de suite sans attendre et sans payer d'autre droit que le droit simple».

En 1885, le passeur appelé "pontonnier", est fermier de l'Etat (achat du bail "à ferme") pour le passage du bac à traile. C'est le Sieur Paret jusqu'en 1892. Il est alors remplacé par le Sieur Berger.



Le bac en réparation et les usines en face.

En 1916, le fermier est mobilisé. Le Maire demande au Préfet qu'il soit «exonéré de sa redevance et que Monsieur Foison soit autorisé à assurer, au moyen du bac, le passage des ouvriers d'Irigny travaillant à l'usine de cellulose de Feyzin». L'autorisation est accordée.

L'arrêté préfectoral du 26 avril 1930 donne un aperçu des «droits à percevoir au passage d'eau d'Irigny». On distingue entre autres «une personne à pieds chargée ou non», un prix variable selon qu'il s'agit de porc, de mouton, de mulet... accompagnés ou non, où même s'il s'agit d'une bicyclette, motocyclette ou «un véhicule automobile à plus de deux roues». Le tarif aller-retour est diminué de moitié pour «les bestiaux envoyés en pâture»...

En juillet 1940, les Sieurs Chevrot et Trimollet sont marchands de sable à Irigny. Ils ont un "batelet" particulier pour leur activité.

En 1943, la Société LUMIÈRE est devenue adjudicataire des droits de transport. Sur sa demande de renouvellement, le Conseil Municipal d'Irigny donne un avis favorable, sous réserve que le service du bac à traile soit assuré aussi pour les usagers ne faisant pas partie du personnel, et avec plus de rapidité.

En décembre 1945, la société donne dédite du bail pour le passage du bac à traile.

En 1946, elle fait don à la commune de l'éclairage de la traile. Celle-ci le remet en état et charge le passeur de son entretien, moyennant une indemnité de 360 Francs par an.

Il y a deux passages, à 4 heures et à 6 heures du matin.

Le pont de Vernaison rend la traile inutile. Bombardé en 1940, il est remis en service en 1959.

En 1965, le service s'arrête, faute de clients.

LES PASSEURS D'IRIGNY

Madame CHAINE, Irignoise, écrit en 1993 :

«Mon père Marius LEJEUNE était artisan, il était futier, c'est-à-dire

IRIGNY AUTREFOIS



Marius Lejeune à gauche.

constructeur de petits bateaux de pêche. Il en faisait même pour des chasseurs de canards dans les Dombes.

Il avait construit son bac à traîlle : un grand bateau qui pouvait tenir une vingtaine de personnes. Il faisait la navette Irigny (ou plutôt Sélettes) - Feyzin pour la traversée du Rhône. Il transportait les ouvriers qui allaient travailler aux usines de Feyzin (les usines PLANCHON et LA SOIE).

Dans la journée, les promeneurs l'empruntaient pour aller d'une rive à l'autre et les dimanches, il y avait beaucoup de monde.

La traîlle était tractée par deux poulies dites "la grenouille", sur un gros câble qui allait d'une pile à l'autre de chaque rive.

Les jours de grand vent, il fallait se servir de la

voile et se diriger seul pour arriver au ponton de débarquement et là, les rames étaient nécessaires.

Avec la canalisation du Rhône, tout cela a disparu, c'est le progrès ! Mais ça avait son charme !

P.S. Dans le fond du bac à traîlle, de chaque côté du gouvernail, mon père avait peint le nom de ses deux jumelles Angèle et Simone.

Faut-il réhabiliter le passage de la traîlle et compléter ainsi les projets de la commune pour l'animation des bords du Rhône, qui ont tellement de charme en toutes saisons ?

Colette Chauvin

Sources : Archives municipales, archives Dunand / Chauvin, «Echos de la Tour» n° 405 de décembre 2009 et n°414 d'octobre 2010.

*Chèvre : appareil de levage composé de trois poutres disposées en pyramide, dont le sommet soutient une poulie manœuvrée à l'aide d'un treuil.