

Traverser l'Isère ou la saga des ponts d'Izeron

Un enjeu économique important

Au moyen-âge, seuls quatre ponts franchissaient l'Isère : un à Goncelin, deux à Grenoble et un à Romans. Il fallait donc trouver et installer un moyen facile à mettre en œuvre et d'un coût relativement faible. Les bacs à traille vont donc se révéler comme le meilleur compromis pour franchir la rivière. La traille était ce gros câble en corde de chanvre tendu entre les deux rives, sur lequel était relié le bac. . C'est le courant qui venant frapper l'embarcation placée en oblique, permettait le déplacement d'une rive à l'autre, sans rames ni moteur. La vitesse choisie pour la traversée était déterminée selon l'angle d'inclinaison de l'embarcation par rapport au courant.

Ce n'est que vers le 14^{ème} siècle que la présence de ces bacs sur notre commune est attestée, permettant de relier Saint-Sauveur à Izeron et Beauvoir.

La rivière et les berges appartenaient au seigneur qui en régentaient les droits et percevait les droits de passage. Les bacs étaient confiés, moyennant une rente ou droit de fermage, à des roturiers (fermiers et pontonniers) qui en assuraient l'exploitation. Ces derniers, en contre partie percevaient les droits de traversée suivant un barème complexe comportant pas moins de 32 tarifs différents. Le fermier n'était pas tenu de faire passer avant le lever ou après le coucher du soleil. Dans le temps des hautes eaux, le paiement du droit était double.

Avant la révolution, le bac d'Izeron appartenait à Baltazar Brenier de Monière avocat de Saint-Marcellin et c'est François Faure qui était fermier et pontonnier du dit bac. Après la révolution, l'ensemble des bacs de l'Isère est devenu propriété de l'état. Ils seront alors affermés pour une durée de neuf ans, par adjudication moyennant une redevance annuelle à verser au directeur des contributions indirectes.

Lors de l'adjudication du 31 août 1843 le bac d'Izeron a été attribué à Jean Lombard, propriétaire négociant, habitant le hameau des Micaux à Saint-Sauveur, pour une redevance annuelle de cinq cents francs. En contre-partie, Lombard percevait les droits de traversée.



*Le bac à traille reliant Izeron à Saint-Sauveur
installé par le service des ponts et chaussées avec l'aide du Génie, après la destruction du pont
d'Izeron par l'armée française en juillet 1940*

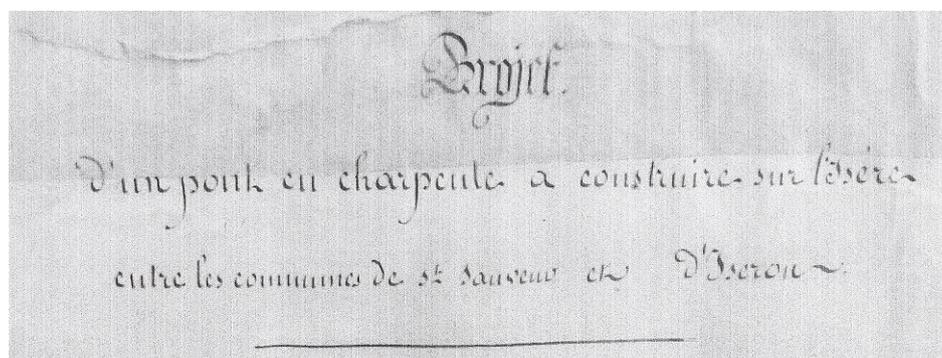
(On reconnaît au premier plan, tenant leurs vélos, les deux filles Dafosse, cafetier de Saint-Marcellin, Marcel Ferrouillat et René Giraud, à l'arrière tout au fond, à droite, Jean Lagier)

+

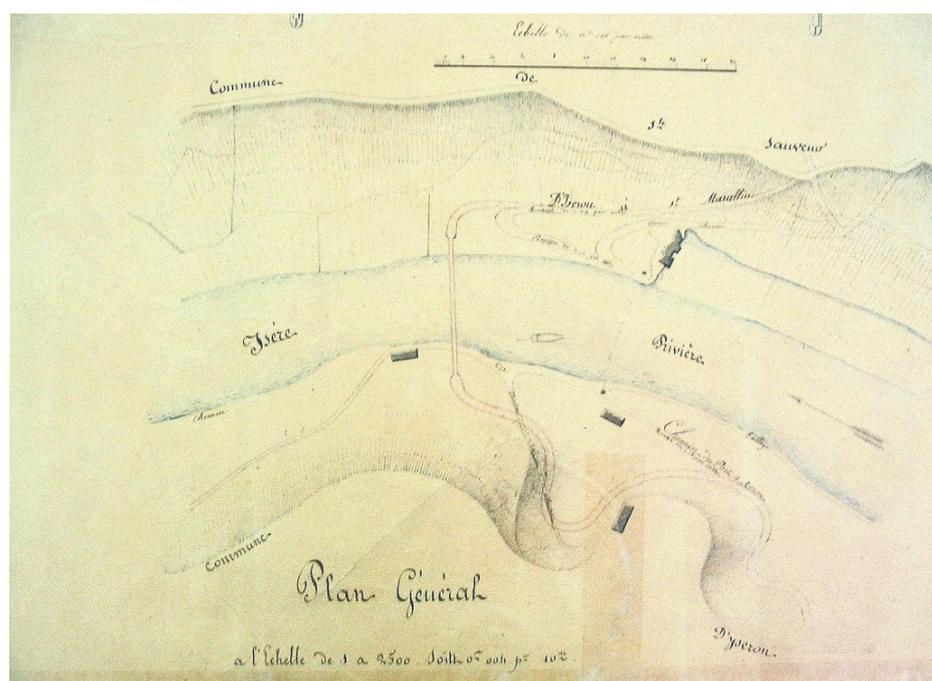
La disparition des bacs à trille

Les bacs à trille avaient de nombreux inconvénients dont un majeur, celui d'empêcher la fluidité du transport des biens et des personnes. La traversée devenait périlleuse et voir même supprimée lors des hautes eaux (dus aux pluies d'automne ou de la fonte des neiges). Leur remplacement par des ponts était donc envisagé.

Nous avons retrouvé aux archives départementales de l'Isère un premier projet de construction d'un pont en charpente reliant le domaine du Perron au château d'Izeron.



On aperçoit sur le document suivant le bac à trille et le positionnement, en aval, de la construction projetée.



Le tablier de ce pont, d'une longueur de 103,50 mètres et de 5 mètres de large, devait se trouver à 12,50 mètres au dessus du niveau bas de l'Isère. Il était soutenu par deux piliers et la profondeur de l'Isère entre ces deux piliers était estimée à 3mètres. Les aléas politiques et les restrictions des subventions mettront un terme à ce projet.

Il faudra encore attendre quelques décennies et le règne de Louis-Philippe pour qu'une loi relance la construction des ponts de Beauvois et Izeron en remplacement des bacs à trille...

– Une ordonnance royale, en date du 14 juin 1845, a déclaré d'utilité publique, l'exécution des travaux nécessaires pour la construction du pont d'Izeron, et accordé sur les fonds du trésor, une subvention de 25.000 fr.

Dans la séance du 5 juillet 1846, Pierre FAYOLLE, maire de Saint-Sauveur, a donné lecture de l'arrêté de Monsieur le Préfet concernant :

- l'ordonnance royale qui approuve la concession et l'établissement de deux ponts suspendus sur l'Isère en remplacement des bacs d'Izeron et de Beauvoir
- l'avis de l'adjudication de ces deux ponts pour le 31 courant.
- le tarif des droits de péage.

Un premier pont suspendu reliant Saint-Sauveur à Izeron fut construit dès 1848 par le capitaine DETROYAT et ouvert au public le 1^{er} mars 1849. Il en sera naturellement le concessionnaire... mais qui était ce capitaine Détroyat, officier d'État-major en retraite?

Joseph Hippolyte Détroyat est né à Saint-Marcellin le 21 germinal an 3 (12 avril 1795). Il est fils de Louis et de Rose Gilibert Il va épouser Zoë Marie Bouvier héritière de Benoît Brizard, son aïeule maternelle .Il est enterré à Murinais.

Brillant élève, il va réussir le concours d'entrée de l'Ecole Spéciale Militaire de Saint-Cyr, crée en 1802 par Napoléon Bonaparte.

Par ordonnance royale du 14 novembre 1835, Louis Philippe roi des Français accorde une pension de réforme pour infirmité incurable, au capitaine Détroyat. Le montant sera de huit cent quatre vingt francs, avec entrée en jouissance dès le 1er juillet 1835 Il est officier de la légion d'honneur A partir de cette époque nous retrouvons le nom de Détroyat dans de nombreux projets de construction ou d'aménagement: pont de Beauvoir, d'Izeron, de Saint-Hilaire, route de Pont-en-Royans à Beauvoir, d'Izeron à Vinay par Coupinière... etc...

Il est capitaine honoraire de la Compagnie des Sapeurs Pompiers de Saint-Marcellin fondée le 8 août 1841. Il commande également la Garde nationale, placée sous l'autorité de Claude Bossan maire de Saint-Marcellin depuis 1855

Le 24 décembre 1850 le conseil municipal présidé par Jean-Baptiste Reynold de Sérésin,est appelé à donner son avis sur la nécessité d'ouvrir un chemin de grande communication partant du pont suspendu d'Izeron tendant à Vinay.

«Le dit chemin n'est d'aucune utilité pour la commune attendu que les habitants auraient au moins deux kilomètres à faire pour aller joindre le dit chemin alors qu'ils sont plus tôt arrivés par la route nationale de Saint-Marcellin à Vinay.

- que la commune a déjà fait deux chemins de grande communication

- au surplus il n'y a que le concessionnaire du pont qui ait un intérêt majeur à l'établissement de ce chemin ».

Dans une lettre adressée au conseil municipal de Saint-Sauveur daté du 2 juin 1853, Monsieur DETROYAT concessionnaire du pont d'Izeron, propose de reconstruire le dit pont beaucoup plus rapproché du château du Perron, vu le mauvais état du pont actuel et que la charge de la commune serait de mille francs payables en cinq ans.

Dans sa délibération du 2 juillet 1854, le conseil municipal rejette de nouveau le projet d'ouverture d'un chemin de grande circulation entre le pont suspendu d'Izeron et le bourg de Vinay « au prétexte qu'il est de la plus grande évidence que ce chemin ne sera réellement utile qu'à Monsieur DETROYAT, capitaine, pour la fréquentation de son pont qui malheureusement n'est pas solide, et ensuite à la commune de Vinay qui a des foires et des marchés très importants».

Après les pluies torrentielles des 30 et 31 mai 1856, qui firent monter le niveau de l'Isère de huit mètres sous le pont, on s'aperçut que la berge de la rive droite, sur une longueur de quatre cents mètres, glissait en rivière sans disloquer les maçonneries du pont. Ce mouvement dura six mois. On décida donc, pour la sécurité publique, de construire un nouveau pont cinq cents mètres plus bas que celui qui menaçait ruine.

Dans sa délibération du 8 juin 1858, la municipalité envisage :

- a) *la rectification du chemin à grande circulation n° 32 aux abords du **nouveau pont à construire sur l'Isère** en remplacement de celui existant,*
- b) *l'ouverture d'un chemin de grande communication partant du dit pont et tendant à Vinay.*



On aperçoit, sous cette arche, les vestiges du vieux pont qui soutenait l'ancienne route de Saint-Sauveur à Vinay, passant par Coupinière.