Gués, bacs, bacs à traille et ponts de bateaux du Rhône

Références du dossier

Numéro de dossier : IA00000334
Date de l'enquête initiale : 2010
Date(s) de rédaction : 2011
Cadre de l'étude : enquête thématique régionale Points de franchissement du Rhône
Auteur(s) du dossier : Isabelle Havard, Bruno Decrock
Copyright(s) : © Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel

Désignation

Dénomination : gué, bac, pont
Aires d'études : Rhône-Alpes

Historique

Avant l'établissement des ponts... Avant l'établissement des ponts on passait le Rhône à gué ou par bac. Si les traces des gués sont difficiles à repérer (3 cas), celles des bacs sont beaucoup plus perceptibles, principalement par la cartographie et l'iconographie anciennes. Les bacs fournissent à eux seuls 97 notices, ce qui représente près de 31% de l'ensemble de la base ; 14 de ces bacs ont été plus particulièrement étudiés). Seuls les bacs à traille ont laissé leur empreinte dans le paysage. Les ponts de bateaux documentés, en tant que point de passage éphémère et relativement ancien, ont été également inclus dans cet ensemble (4 occurrences). Les bacs. Au fil des siècles, des implantations et des réimplantations, on compte 156 bacs, dont 84 bacs à traille, sur le Rhône en région Rhône-Alpes. Les bacs apparaissent dans l'Antiquité (14 bacs signalés pour cette période, 5 avérés). D'après la thèse de Cogoluènhe, à l'époque antique des gués très empruntés pouvaient fixer certains trajets et susciter la naissance d'agglomérations riveraines du Rhône, comme par exemple Massignieu-de-Rive (01) et Quirieu (Bouvesse-Quirieu, 38). Mais les ports constituent des points d'ancrage et de traversée plus classiques ; de nombreux lieux du haut-Rhône pourraient en avoir été pourvus : ainsi, Saint-Benoît (01), Briord (01), Sault-Brénaz (01), Saint-Vulbas (01), Loyettes (01), Anthon (38), ou encore Culoz (01) (Cogoluènhe, livre 1, p. 30 et p. 32). Deux points essentiels, Seyssel (01) qui devient le lieu de franchissement habituel sur la voie de Lyon à Genève, et Cordon (Brégnier-Cordon, 01), qui constitue un carrefour de routes, auraient été fixés par les Allobroges en amont de Lyon. L'historien avance l'hypothèse que Cordon - qui aurait possédé une traversée dès le Néolithique - constituerait le "doyen de tous les passages du haut-Rhône" (idem, p. 30). À une vingtaine de kilomètres en aval de Lyon, Grigny (69) pourrait constituer le passage le plus ancien du bas-Rhône (tiers amont). Selon l'historien, du matériel découvert par dragages et daté de l'âge du Bronze pourrait fournir la preuve d'une traversée. À Vienne (38), à plus de 30 km au sud de l'agglomération lyonnaise, on peut également supposer un franchissement établi par le même peuple gaulois des Allobroges. À Soyons (07), une traversée sur la voie d'Alba-la-Romaine pourrait avoir été mise en place par les Segovellaunes, à l'aplomb de l'oppidum de Soio. À l'époque gallo-romaine, des liens fréquents sont avérés entre le péage romain d'Ursolis (futur Saint-Vallier, 26) et la bourgade de Sarras (07) ; à Valence (26), un bac a sans doute été établi très tôt parallèlement au pont romain (idem, p. 44). Cogoluènhe atteste l´existence de bacs en amont de Bourg-Saint-Andéol (07) dès le 2e siècle, et leur relative importance (idem, p. 51-52). Les bacs sont très nombreux à la période médiévale : on en compte 35, du haut Moyen Âge (Serves, Quirieu, et peut-être Valence, Donzère et Viviers pour cette période) à la fin du 15e siècle. Entre Tournon (07) et Tain (26), qui deviendra un haut lieu de traversée, il aurait existé un bac volant dès la fin du 11e siècle. Pour le 12e siècle, on peut citer l'existence probable des bacs d'Irigny-Feyzin (69), Vernaison-Solaize (69), Givors (69) ; le bac de Sablons-Serrières est attesté en 1141, le port de Silon (desservant Saint-Vallier) en 1182. Glun et la Voulte s'avèrent en 1151 deux importants points de traversée à péages. Les passages à bac de Champagne (07) et d'Andance (07) sont probablement fixés dans le courant du 12e siècle (idem, p. 46). C'est au terme de la période médiévale que l'on recense les deux premiers bacs à traille (Valence (26) en 1484 et peut-être Champagne (07), dont la pile de traille subsistante est datée à la limite des 14e et 15e siècles). Leur nombre s'accroît à la période moderne ; sur les 58 cas de bacs connus pour cette période, ils représentent près de 78 % des implantations ou des réimplantations. Au 16e siècle se multiplient les témoignages d'existence de trailles : Cogoluènhe cite Irigny-Feyzin (69), Condrieu (69), Peyraud (07)-Sablons (38), les deux bacs entre Sarras (07) et Saint-

Vallier (26), le bac entre Baix (07) et Saulce-sur-Rhône (26). En 1550, Jacques Esprinchard décrit le bac qui relie Tain (26) à Tournon (07) : "On va de l'une à l'autre [rive] en un grand basteau attaché à une poulie et une grosse corde qui traverse d'un bord à l'autre, à cause de l'impétuosité du Rhosne". Tain est alors réputée comme une ville productrice de câbles de chanvre (idem, p. 47). Rares sont cependant les exemples datés : une traille est établie à Ampuis en 1553, vers 1570 au Pouzin (07), en 1589 entre Chancy (Suisse) et Pougny (01). Le bac à traille se généralise après le 16e siècle et les guerres de Religion (idem, p. 33-34). L'ingénieur géographe Jean de Beins précise qu'en 1605, le bac de Pierre-Châtel, entre Virignin (01) et la Balme (73), est à traille (idem, p. 34). La traille de Sainte-Colombe, desservant Vienne (38), est établie durablement vers 1617. Une gravure de Tassin fait voir, vers 1640, un bac à traille en face de Quirieu (38). Pour le 18e siècle, les exemples datés sont plus nombreux, telles les trailles des Recteurs de Lyon (traille des Cordeliers, 1743 ; du Bât d´argent puis des Terreaux, 1745 ; de Puits Gaillot, 1763), de Givors et d'Ampuis (1791), de Pierre-Bénite (1793). En 1808, l'inventaire du département de l'Ain de Giuseppe Bossi indique les trailles modernes de Cordon (Brégnier-Cordon, 01) et de Port-Lagnieu (Saint-Sorlin-en-Bugey, 01) comme étant les plus fréquentées entre Pierre-Châtel et Miribel (idem, p. 82). La même tendance de généralisation des bacs à traille se retrouve pour la période contemporaine, notamment au 19e siècle (30 trailles pour 42 bacs recensés, soit 71,43 %), époque durant laquelle émergent les ponts fixes - notamment suspendus -, qui vont progressivement supplanter les bacs devenus inadaptés à un usage moderne. La Loi du 10 août 1871 délègue aux départements la possession de la cinquantaine de bacs existant sur le Rhône à cette date. En 1885, la plupart des bacs et des ponts ont été rachetés par les départements qui ont, aussitôt, pu accorder la gratuité des passages (idem, p. 92 et 119). On possède de nombreux exemples datés (19) d'implantations ou de réimplantations pour le 19e siècle, ainsi le bac à traille du Robinet de Donzère créé en 1804, les bacs du Teil (07) et de Châteaubourg (07) respectivement en 1810 et en 1816, les trailles d'Irigny, les Célettes (69) en 1822, de Grigny-Ternay (69) en 1831, de la Mouche nord (Lyon) en 1835, de la Vitriolerie (Lyon) en 1841 puis 1864, de Miribel (01) et de Rillieux-la-Pape (69) en 1848, de la Mouche sud (Lyon) en 1849, d'Anthon (38) en 1854, de La Loi (Ruffieux, 73) et de Vassieux-Saint-Clair (Caluire-et-Cuire, 69) en 1856, de Collonges (01) en 1857, de la Saulaie d'Oullins (69) en 1867, de Saint-Pierre-de-Boeuf (42) en 1872-73, de Saint-Vulbas (01) en 1876, de La Boucle (Lyon) en 1886. Les derniers bacs sont établis sur le Rhône durant le deuxième quart du 20e siècle. Il s'agit alors presque essentiellement de réimplantations ou de remise en service de bacs consécutives à la destruction des ponts par faits de guerre en 1940 ou en 1944. En juin 1940, des bacs à traille sont rapidement (ré)installés pour remplacer les ponts détruits par le Génie français. Pour pallier à la pénurie d'essence notamment, de nouvelles trailles sont créées en une dizaine de points où existait antérieurement un bac mais pas de pont. Il en est ainsi, en amont de Lyon, à Rix (Lhuis, 01), Malville (Creys-Mépieu, 38), Proulieu (Lagnieu, 01), Saint-Vulbas (01), Chavanoz (38) (idem, p. 36). En aval de Lyon, on peut citer le bac établi entre Serves-sur-Rhône (26) et Arras-sur-Rhône (07) et juste en aval de ce dernier celui entre Erôme (26) et Vion (07), ou encore à Valence (26). Les quelques bacs qui étaient encore en service (au début de l'année 1940, on sait que 24 bacs fonctionnaient alors sur le cours français du Rhône : idem, p. 28), généralement restés indemnes, ont pour lors retrouvé un second souffle. "Ainsi, 1940 voit la plus forte densité de bacs jamais atteinte sur le Rhône". "Dès l'automne cependant, l'État français a pu substituer ou adjoindre, à une moitié de ces bacs, des passerelles provisoires" (idem, p. 36). Après 1944, et ses nouvelles destructions de ponts, sont à nouveau remis en place des bacs à traille, ainsi entre Ruffieux (73) : la Loi et Culoz (01), à Groslée (01), à Saint-Sorlin-en-Bugey (01) : Port Lagnieu, entre Saint-Alban-du-Rhône (38) et Chavanay (42) : Verlieux, entre Serrières (07) et Sablons (38), et encore à Valence (26). Aujourd'hui, bien qu'aucun de ces bacs ne soit plus en usage, quelques rares sites (au nombre de 16 + 4 non certifiés) possèdent encore des vestiges matériels, qui, comme les cartes postales anciennes, nous en garde le souvenir. Il s'agit essentiellement de restes de bac à traille, type de bac le plus récent et le plus prégnant : 10 sites, dont 1 conserve aussi la maison du gardien de la traille (Quirieu), possèdent encore une, voire les deux piles, soutenant le câble de traille (voir Annexe n° 1). Sont à signaler plus particulièrement la pile du bac à traille de Champagne (07), inscrite récemment à la liste supplémentaire des Monuments historiques (2006), comme celle de l'ancien bac du Robinet de Donzère (26), qui est englobée dans l'arrêté d'inscription de décembre 1985 du pont suspendu attenant. 4 sites font voir un treuil, destiné à tendre le câble de traille (Surjoux, Saint-Vulbas, Serrières, Tournon).

Période(s) principale(s) : Néolithique (?)Protohistoire (?)AntiquitéGallo-romainMoyen AgeTemps modernes19e siècle2e quart 20e siècle

Description

Le terme de bac, qui constitue un des premiers moyens de passage sur cours d'eau, vient du nom de l'embarcation - mise en mouvement par la seule force du courant ou par un moyen propre de propulsion - permettant aux voyageurs de passer d'un bord à l'autre d'un cours d'eau, avec animaux et/ou marchandises, à pied ou en voiture ; le bac proprement dit est un grand bateau plat, de forme généralement rectangulaire (Fig. 1 ; Annexe n° 2). Cogoluènhe distingue trois type de bacs : ceux à propulsion humaine, ceux à propulsion hydrodynamique et ceux à propulsion mécanique. Les bacs à propulsion humaine utilisent des embarcations en bois (monoxyle - pirogue creusée dans un tronc d'arbre -, radeau puis barque, portant parfois mât et voile) manoeuvrées à bras d'homme (un ou deux rameurs) par de longues perches permettant de prendre appui au fond du fleuve, puis à rames ou à la godille. Ces bacs, dits volants ou à rames, étaient propices aux passages peu larges et aux endroits où le fleuve était particulièrement instable. Procédé durable et efficace sur le Rhône, mais ayant des capacités limitées (de 2 à 12 passagers, ou un cheval, ou quelques ovins, ou deux boeufs), le bac volant

est peu à peu remplacé par la traille, à propulsion hydrodynamique, plus sûre et de capacité bien supérieure (en terme de nombre des passagers et fréquence d'embarquement). Deux types de traille existent : la traille pendulaire, sans doute utilisée de l'époque antique au Haut Moyen Âge. Relié à un long câble soutenu par des flotteurs et ancré dans le lit du fleuve en amont du lieu de traversée, le bac est alors orienté de manière à profiter de la poussée du courant pour atteindre la rive opposée ; la traille traversière. C'est ce dernier procédé, plus satisfaisant, en usage au moins depuis le 15e siècle, qui s'imposa sur le Rhône. Il consiste à tendre un câble, la traille à proprement parler - corde de chanvre à l'origine, dite grelin, puis câble torsadé en fil de fer, détendu par un treuil -, en travers du fleuve. Ce câble était maintenu par des anneaux (anneau scellé dans le rocher comme à Donzère) ou par des mâts ou pieux en bois étayés (bac de Port Lagnieu), devenus des piles en charpente de bois, dites chèvres (bac de Valence-les Granges). À de plus rares endroits apparaissent les tours en maçonnerie (la pile en moellons de la traille de Champagne est datée de la fin du Moyen Âge), ouvrages généralement tronconiques, qui, au 19e siècle, sont souvent édifiés en pierre de taille - ou avec chaînages en pierre de taille (Neyron, Rillieux, Irigny-Célette, Vernaison, Grigny, Valence, Donzère). Certaines piles maçonnées conservées en bord de Rhône montrent encore parfois un escalier constitué de pierres en boutisse (escalier cernant la construction : Neyron, Irigny-Célette, Vernaison, Grigny, Champagne ; ou sur un seul pan : Donzère) ou un escalier métallique fixé sur un des pans (Quirieu, Rillieux) et des vestiges de garde-fou (bacs d'Irigny-Célette, de Grigny). Aux 19e et 20e siècles, on trouve aussi des pylônes en charpente métallique, plus économiques (le bac de la Loi pourrait en fournir un exemple) ou encore des pylônes en béton (Quirieu). Ces piliers, implantés sur les rives du fleuve, pouvaient atteindre 12 à 15 m de hauteur. Le bateau assurant la liaison entre les deux rives, généralement une plate dans le cas d'une traille (bateau en bois à fond plat, de forme rectangulaire et de grandes dimensions, inventé au 16e siècle ; on en conserve un spécimen exposé au port de Groslée (bac de Saint-Benoît - Evieu ; voir Fig. 1 et Annexe n° 2), est relié au câble de traille par un traillon, corde ou chaîne, par l'intermédiaire d'une "grenouille" qui maintient deux poulies à gorge. De l'autre côté, c'est une boucle qui s'amarre au plat-bord du bac (voir à Vernaison où le dispositif a été reconstitué en rive gauche). Le passeur pouvait s'aider en tirant sur la corde ou en usant d'une grande rame, dite empeinte, lui servant de gouvernail, ou d'un "arpi", perche à pointe et crochet. L'embarquement et le débarquement de piétons étaient rendus possibles par de simples escaliers en bois ou en pierre, ou un ponton flottant. Pour les bacs voituriers, une rampe maçonnée (bac du Port de Groslée, à Saint-Vulbas et peut-être à Collonges) et un "trappadou", embarcadère mobile (voir les cartes postales anciennes des bacs de Rillieux et Miribel), étaient habituellement mis en place. La propulsion mécanique apparaît dans le premier tiers du 19e siècle, grâce à l'invention de la chaudière tubulaire (1827 ; Marc Seguin). La vapeur assura quelques traversées fluviales, comme à Valence à l'hiver 1944, après la chute de la traille. À certains points d'embarquement, le passager pouvait avoir le choix du bateau qu'il voulait emprunter : simple batelet piétonnier, passe-cheval - bac accessible aux animaux mais pas voiturier - ou bac voiturier pour les charrettes puis les voitures. En 1899, les archives du Service de la navigation indiquent que sur les 51 bacs existant de la frontière suisse à la mer, 29 étaient à traille et 22 à trajet non asservi ; 25 des batelets piétonniers et 26 des bacs voituriers (Cogoluènhe, livre 1, p. 28). Comme le montre la carte de répartition des bacs sur le Rhône (Des. 1), les bacs dont on a pu reconnaître l'existence étaient implantés de manière régulière sur le fleuve. Selon Cogoluènhe, c'est sur le tiers médian du Rhône, d'Irigny à Rochemaure, que l'on pouvait observer la plus forte densité de points de traversée (hormis la ville de Lyon) ; la distance moyenne entre deux bacs n'y dépassait pas une lieue, soit environ 4 km (idem, p. 44). (Sources : Cogoluènhe, livre 1, p. 7 à 21 et Ladet, p. 49-50).

Décompte des œuvres : repérés 100 ; étudiés 14

Références documentaires

Bibliographie

- **COGOLUENHE, Henri. Histoire des bacs pour traverser le Rhône. Recherches historiques et** COGOLUENHE, Henri. **Histoire des bacs pour traverser le Rhône. Recherches historiques et sociologiques**. Thèse de doctorat, Institut de Recherche et d'Enseignement Philosophiques, Département Sociologie. Lyon : Facultés catholiques de Lyon, 1980. 3 volumes

- **LADET, Pierre. La vallée du Rhône : haut lieu des échanges au XVIIIe siècle. Mémoire d'Ardèche et** LADET, Pierre. **La vallée du Rhône : haut lieu des échanges au XVIIIe siècle**. *Mémoire d'Ardèche et Temps Présent*, 15 mai 2002, n° 74, p. 47-58

- **Site internet Art et histoire. Les bacs : historiquement le moyen le plus utilisé pour franchir les** Site internet Art et histoire. **Les bacs : historiquement le moyen le plus utilisé pour franchir les fleuves**. [en ligne]. Accès internet : <URL : http://www.art-et-histoire.com/index4a.php?bacutil.php?>

- **Site internet Projet Babel. Bac. [en ligne]. Accès internet : <URL :**

Site internet Projet Babel. **Bac**. [en ligne]. Accès internet : <URL : http://projetbabel.org/fluvial/bac.htm>

Annexe 1

Le terme de bac, qui constitue un des premiers moyens de passage sur cours d'eau, vient du nom de l'embarcation - mise en mouvement par la seule force du courant ou par un moyen propre de propulsion - permettant aux voyageurs de passer d'un bord à l'autre d'un cours d'eau, avec animaux et/ou marchandises, à pied ou en voiture ; le bac proprement dit est un grand bateau plat, de forme généralement rectangulaire (Fig. 1 ; annexe n° 2).
Cogoluènhe distingue trois type de bacs : ceux à propulsion humaine, ceux à propulsion hydrodynamique et ceux à propulsion mécanique.
Les **bacs à propulsion humaine** utilisent des embarcations en bois (monoxyle - pirogue creusée dans un tronc d'arbre -, radeau puis barque, portant parfois mât et voile) manoeuvrées à bras d'homme (un ou deux rameurs) par de longues perches permettant de prendre appui au fond du fleuve, puis à rames ou à la godille. Ces bacs, dits volants ou à rames, étaient propices aux passages peu larges et aux endroits où le fleuve était particulièrement instable. Procédé durable et efficace sur le Rhône, mais ayant des capacités limitées (de 2 à 12 passagers, ou un cheval, ou quelques ovins, ou deux boeufs), le bac volant est peu à peu remplacé par la traille, à **propulsion hydrodynamique**, plus sûre et de capacité bien supérieure (en terme de nombre des passagers et fréquence d'embarquement).
Deux types de traille existent :
la **traille pendulaire**, sans doute utilisée de l'époque antique au Haut Moyen Age. Relié à un long câble soutenu par des flotteurs et ancré dans le lit du fleuve en amont du lieu de traversée, le bac est alors orienté de manière à profiter de la poussée du courant pour atteindre la rive opposée ;
la **traille traversière**. C'est ce dernier procédé, plus satisfaisant, en usage au moins depuis le 15e siècle, qui s'imposa sur le Rhône. Il consiste à tendre un câble, la traille à proprement parler - corde de chanvre à l'origine, dite grelin, puis câble torsadé en fil de fer, détendu par un treuil -, en travers du fleuve. Ce câble était maintenu par des anneaux (anneau scellé dans le rocher comme à Donzère) ou par des mâts ou pieux en bois étayés (bac de Port Lagnieu), devenus des piles en charpente de bois, dites chèvres (bac de Valence-les Granges). À de plus rares endroits apparaissent les tours en maçonnerie (la pile en moellons de la traille de Champagne est datée de la fin du Moyen Age), ouvrages généralement tronconiques, qui, au 19e siècle, sont souvent édifiés en pierre de taille - ou avec chaînages en pierre de taille (Neyron, Rillieux, Irigny-Célette, Vernaison, Grigny, Valence, Donzère). Certaines piles maçonnées conservées en bord de Rhône montrent encore parfois un escalier constitué de pierres en boutisse (escalier cernant la construction : Neyron, Irigny-Célette, Vernaison, Grigny, Champagne ; ou sur un seul pan : Donzère) ou un escalier métallique fixé sur un des pans (Quirieu, Rillieux) et des vestiges de garde-fou (bacs d'Irigny-Célette, de Grigny). Aux 19e et 20e siècles, on trouve aussi des pylônes en charpente métallique, plus économiques (le bac de la Loi pourrait en fournir un exemple) ou encore des pylônes en béton (Quirieu). Ces piliers, implantés sur les rives du fleuve, pouvaient atteindre 12 à 15 m de hauteur.
Le bateau assurant la liaison entre les deux rives, généralement une plate dans le cas d'une traille (bateau en bois à fond plat, de forme rectangulaire et de grandes dimensions, inventé au 16e siècle ; on en conserve un spécimen exposé au port de Groslée (bac de Saint-Benoît - Evieu ; voir Fig. 1 et annexe n° 2), est relié au câble de traille par un traillon, corde ou chaîne, par l'intermédiaire d'une "grenouille" qui maintient deux poulies à gorge. De l'autre côté, c'est une boucle qui s'amarre au plat-bord du bac (voir à Vernaison où le dispositif a été reconstitué en rive gauche). Le passeur pouvait s'aider en tirant sur la corde ou en usant d'une grande rame, dite empeinte, lui servant de gouvernail, ou d'un "arpi", perche à pointe et crochet.
L'embarquement et le débarquement de piétons étaient rendus possibles par de simples escaliers en bois ou en pierre, ou un ponton flottant. Pour les bacs voituriers, une rampe maçonnée (bac du Port de Groslée, à Saint-Vulbas et peut-être à Collonges) et un "trappadou", embarcadère mobile (voir les cartes postales anciennes des bacs de Rillieux et Miribel), étaient habituellement mis en place.
La **propulsion mécanique** apparaît dans le premier tiers du 19e siècle, grâce à l'invention de la chaudière tubulaire (1827 ; Marc Seguin). La vapeur assura quelques traversées fluviales, comme à Valence à l'hiver 1944, après la chute de la traille.
À certains points d'embarquement, le passager pouvait avoir le choix du bateau qu'il voulait emprunter : simple batelet piétonnier, passe-cheval - bac accessible aux animaux mais pas voiturier - ou bac voiturier pour les charrettes puis les voitures.
En 1899, les archives du Service de la navigation indiquent que sur les 51 bacs existant de la frontière suisse à la mer, 29 étaient à traille et 22 à trajet non asservi ; 25 des batelets piétonniers et 26 des bacs voituriers (Cogoluènhe, livre 1, p. 28).
Comme le montre la carte de répartition des bacs sur le Rhône (Des. 1), les bacs dont on a pu reconnaître l'existence étaient implantés de manière régulière sur le fleuve.

Selon Cogoluènhe, c'est sur le tiers médian du Rhône, d'Irigny à Rochemaure, que l'on pouvait observer la plus forte densité de points de traversée (hormis la ville de Lyon) ; la distance moyenne entre deux bacs n'y dépassait pas une lieue, soit environ 4 km (*idem*, p. 44).
(Sources : Cogoluènhe, livre 1, p. 7 à 21 et Ladet, p. 49-50).

Annexe 2

Avant l'établissement des ponts...
Avant l'établissement des ponts on passait le Rhône à gué ou par bac. Si les traces des gués sont difficiles à repérer (3 cas), celles des bacs sont beaucoup plus perceptibles, principalement par la cartographie et l'iconographie anciennes. Les bacs fournissent à eux-seuls 97 notices, ce qui représente près de 31% de l'ensemble de la base ; 14 de ces bacs ont été plus particulièrement étudiés). Seuls les bacs à traille ont laissé leur empreinte dans le paysage.
Les ponts de bateaux documentés, en tant que point de passage éphémère et relativement ancien, ont été également inclus dans cet ensemble (4 occurrences).
Les bacs.
Au fil des siècles, des implantations et des réimplantations, on compte 156 bacs, dont 84 bacs à traille, sur le Rhône en région Rhône-Alpes.
Les bacs apparaissent dans l'**Antiquité** (14 bacs signalés pour cette période, 5 avérés).
D'après la thèse de Cogoluènhe, à l'époque antique des gués très empruntés pouvaient fixer certains trajets et susciter la naissance d'agglomérations riveraines du Rhône, comme par exemple Massignieu-de-Rive (01) et Quirieu (Bouvesse-Quirieu, 38). Mais les ports constituent des points d'ancrage et de traversée plus classiques ; de nombreux lieux du haut-Rhône pourraient en avoir été pourvus : ainsi, Saint-Benoît (01), Briord (01), Sault-Brénaz (01), Saint-Vulbas (01), Loyettes (01), Anthon (38), ou encore Culoz (01) (Cogoluènhe, livre 1, p. 30 et p. 32).
Deux points essentiels, Seyssel (01) qui devient le lieu de franchissement habituel sur la voie de Lyon à Genève, et Cordon (Brégnier-Cordon, 01), qui constitue un carrefour de routes, auraient été fixés par les Allobroges en amont de Lyon. L'historien avance l'hypothèse que Cordon - qui aurait possédé une traversée dès le Néolithique - constituerait le "doyen de tous les passages du haut-Rhône" (*idem*, p. 30).
À une vingtaine de kilomètres en aval de Lyon, Grigny (69) pourrait constituer le passage le plus ancien du bas-Rhône (tiers amont). Selon l'historien, du matériel découvert par dragages et daté de l'âge du Bronze pourrait fournir la preuve d'une traversée. À Vienne (38), à plus de 30 km au sud de l'agglomération lyonnaise, on peut également supposer un franchissement établi par le même peuple gaulois des Allobroges. À Soyons (07), une traversée sur la voie d'Alba-la-Romaine pourrait avoir été mise en place par les Segovellaunes, à l'aplomb de l'oppidum de *Soio*. À l'époque gallo-romaine, des liens fréquents sont avérés entre le péage romain d'Ursolis (futur Saint-Vallier, 26) et la bourgade de Sarras (07) ; à Valence (26), un bac a sans doute été établi très tôt parallèlement au pont romain (*idem*, p. 44).
Cogoluènhe atteste l´existence de bacs en amont de Bourg-Saint-Andéol (07) dès le 2e siècle, et leur relative importance (*idem*, p. 51-52).
Les bacs sont très nombreux à la **période médiévale** : on en compte 35, du haut Moyen Age (Serves, Quirieu, et peut-être Valence, Donzère et Viviers pour cette période) à la fin du 15e siècle.
Entre Tournon (07) et Tain (26), qui deviendra un haut-lieu de traversée, il aurait existé un bac volant dès la fin du 11e siècle. Pour le 12e siècle, on peut citer l'existence probable des bacs d'Irigny-Feyzin (69), Vernaison-Solaize (69), Givors (69) ; le bac de Sablons-Serrières est attesté en 1141, le port de Silon (desservant Saint-Vallier) en 1182.
Glun et la Voulte s'avèrent en 1151 deux importants points de traversée à péages. Les passages à bac de Champagne (07) et d'Andance (07) sont probablement fixés dans le courant du 12e siècle (*idem*, p. 46).
C'est au terme de la période médiévale que l'on recense les deux premiers bacs à traille (Valence (26) en 1484 et peut-être Champagne (07), dont la pile de traille subsistante est datée à la limite des 14e et 15e siècles).
Leur nombre s'accroit à la **période moderne** ; sur les 58 cas de bacs connus pour cette période, ils représentent près de 78 % des implantations ou des réimplantations.
Au 16e siècle se multiplient les témoignages d'existence de trailles : Cogoluènhe cite Irigny-Feyzin (69), Condrieu (69), Peyraud (07)-Sablons (38), les deux bacs entre Sarras (07) et Saint-Vallier (26), le bac entre Baix (07) et Saulce-sur-Rhône (26). En 1550, Jacques Esprinchard décrit le bac qui relie Tain (26) à Tournon (07) : "On va de l'une à l'autre [rive] en un grand basteau attaché à une poulie et une grosse corde qui traverse d'un bord à l'autre, à cause de l'impétuosité du Rhosne". Tain est alors réputée comme une ville productrice de câbles de chanvre (*idem*, p. 47).
Rares sont cependant les exemples datés : une traille est établie à Ampuis en 1553, vers 1570 au Pouzin (07), en 1589 entre Chancy (Suisse) et Pougny (01).
Le bac à traille se généralise après le 16e siècle et les guerres de Religion (*idem*, p. 33-34). L'ingénieur géographe Jean de Beins précise qu'en 1605, le bac de Pierre-Châtel, entre Virignin (01) et la Balme (73), est à traille (*idem*, p. 34). La traille de Sainte-Colombe, desservant Vienne (38), est établie durablement vers 1617. Une gravure de Tassin fait voir, vers 1640, un bac à traille en face de Quirieu (38).

Pour le 18e siècle, les exemples datés sont plus nombreux, telles les trailles des Recteurs de Lyon (traille des Cordeliers, 1743 ; du Bât d´argent puis des Terreaux, 1745 ; de Puits Gaillot, 1763), de Givors et d'Ampuis (1791), de Pierre-Bénite (1793).
En 1808, l'inventaire du département de l'Ain de Giuseppe Bossi indique les trailles modernes de Cordon (Brégnier-Cordon, 01) et de Port-Lagnieu (Saint-Sorlin-en-Bugey, 01) comme étant les plus fréquentées entre Pierre-Châtel et Miribel (*idem*, p. 82).
La même tendance de généralisation des bacs à traille se retrouve pour la **période contemporaine**, notamment au 19e siècle (30 trailles pour 42 bacs recensés, soit 71,43 %), époque durant laquelle émergent les ponts fixes - notamment suspendus -, qui vont progressivement supplanter les bacs devenus inadaptés à un usage moderne.
La Loi du 10 août 1871 délègue aux départements la possession de la cinquantaine de bacs existant sur le Rhône à cette date. En 1885, la plupart des bacs et des ponts ont été rachetés par les départements qui ont, aussitôt, pu accorder la gratuité des passages (*idem*, p. 92 et 119).
On possède de nombreux exemples datés (19) d'implantations ou de réimplantations pour le **19e siècle**, ainsi le bac à traille du Robinet de Donzère créé en 1804, les bacs du Teil (07) et de Châteaubourg (07) respectivement en 1810 et en 1816, les trailles d'Irigny, les Célettes (69) en 1822, de Grigny-Ternay (69) en 1831, de la Mouche nord (Lyon) en 1835, de la Vitriolerie (Lyon) en 1841 puis 1864, de Miribel (01) et de Rillieux-la-Pape (69) en 1848, de la Mouche sud (Lyon) en 1849, d'Anthon (38) en 1854, de La Loi (Ruffieux, 73) et de Vassieux-Saint-Clair (Caluire-et-Cuire, 69) en 1856, de Collonges (01) en 1857, de la Saulaie d'Oullins (69) en 1867, de Saint-Pierre-de-Boeuf (42) en 1872-73, de Saint-Vulbas (01) en 1876, de La Boucle (Lyon) en 1886.
Les derniers bacs sont établis sur le Rhône durant le deuxième quart du **20e siècle**. Il s'agit alors presque essentiellement de réimplantations ou de remise en service de bacs consécutives à la destruction des ponts par faits de guerre en 1940 ou en 1944.
En juin 1940, des bacs à traille sont rapidement (ré)installés pour remplacer les ponts détruits par le Génie français. Pour pallier la pénurie d'essence notamment, de nouvelles trailles sont créées en une dizaine de points où existait antérieurement un bac mais pas de pont. Il en est ainsi, en amont de Lyon, à Rix (Lhuis, 01), Malville (Creys-Mépieu, 38), Proulieu (Lagnieu, 01), Saint-Vulbas (01), Chavanoz (38) (*idem*, p. 36). En aval de Lyon, on peut citer le bac établi entre Serves-sur-Rhône (26) et Arras-sur-Rhône (07) et juste en aval de ce dernier celui entre Erôme (26) et Vion (07), ou encore à Valence (26).
Les quelques bacs qui étaient encore en service (au début de l'année 1940, on sait que 24 bacs fonctionnaient alors sur le cours français du Rhône : *idem*, p. 28), généralement restés indemnes, ont pour lors retrouvé un second souffle. "Ainsi, 1940 voit la plus forte densité de bacs jamais atteinte sur le Rhône". "Dès l'automne cependant, l'État français a pu substituer ou adjoindre, à une moitié de ces bacs, des passerelles provisoires" (*idem*, p. 36).
Après 1944, et ses nouvelles destructions de ponts, sont à nouveau remis en place des bacs à traille, ainsi entre Ruffieux (73) : la Loi et Culoz (01), à Groslée (01), à Saint-Sorlin-en-Bugey (01) : Port Lagnieu, entre Saint-Alban-du-Rhône (38) et Chavanay (42) : Verlieux, entre Serrières (07) et Sablons (38), et encore à Valence (26).
Aujourd'hui, bien qu'aucun de ces bacs ne soit plus en usage, quelques rares sites (au nombre de 16 + 4 non certifiés) possèdent encore des vestiges matériels, qui, comme les cartes postales anciennes, nous en garde le souvenir. Il s'agit essentiellement de restes de bac à traille, type de bac le plus récent et le plus prégnant : 10 sites, dont 1 conserve aussi la maison du gardien de la traille (Quirieu), possèdent encore une, voire les deux piles, soutenant le câble de traille (voir annexe n° 1). Sont à signaler plus particulièrement la pile du bac à traille de Champagne (07), inscrite récemment à la liste supplémentaire des Monuments historiques (2006), comme celle de l'ancien bac du Robinet de Donzère (26), qui est englobée dans l'arrêté d'inscription de décembre 1985 du pont suspendu attenant. 4 sites font voir un treuil, destiné à tendre le câble de traille (Surjoux, Saint-Vulbas, Serrières, Tournon).

Annexe 3

Vestiges de bacs repérés sur les rives du fleuve Rhône en région Rhône-Alpes :
20 sites d'amont en aval :
Collonges, réf. IA01000482 (repéré)
Bac à traille de Collonges, entre Collonges (01) et Chevrier (74) ou Vulbens (74) : bloc de pierre dans le fleuve, doté d'un dispositif d'accroche en métal, et rampe d'accès visibles en rive gauche
Surjoux, réf. IA01000463
Bac, dit bac du pot au Sel du Parc, puis bac de Surjoux, entre Surjoux : le Parc et Challonges (74) : Perretaz : des vestiges de treuil (avec poulies) métallique subsistent en rive gauche, juste en amont du pont de Pyrimont
La Loi, réf. IA73002524
Bac à traille de la Loi, entre Ruffieux (73) : la Loi et Culoz (01) : Landaize : vestige de structure métallique repéré en rive gauche, à environ 100 m en amont du pont de la Loi
Saint-Benoît - Evieu, réf. IA01000469 (repéré)

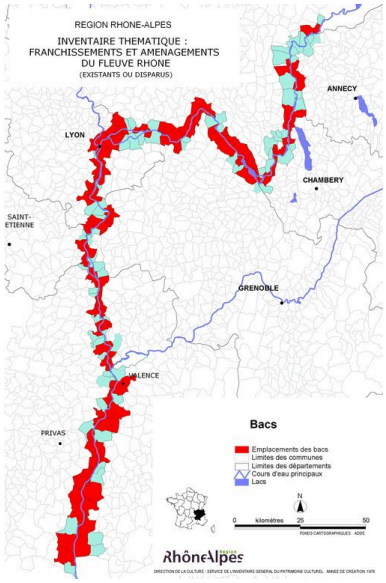
Bac à traille, dit de Saint-Benoît ou d'Evieu, entre Saint-Benoît (01) : Evieu, Port d'Evieu et Les Avenières (38) : plate conservée au port de Groslée (Fig. 1)
Groslée, réf. IA01000470
Bac à traille du Port de Groslée, entre Groslée (01) : le Port de Groslée, Grand Port et Brangues (38) : rampe d'accès maçonnée en rive droite, à environ 30 m en aval du pont de Groslée
Quirieu, réf. IA38000887 (repéré)
Bac à traille de Quirieu, entre Bouvesse-Quirieu (38) : Quirieu, le Port et Montagnieu (01) : la maison du gardien en maçonnerie et une pile de traille moderne en béton (avec escalier droit et poulie sommitale en métal) subsistent en rive gauche
Saint-Vulbas, réf. IA01000476
Bac à traille de Saint-Vulbas, entre Saint-Vulbas (01) : les Sétives et La Balme-les-Grottes (38) : il subsiste, côté Saint-Vulbas (rive droite), des vestiges du treuil et du câble, ainsi qu'une ancienne rampe d'accès maçonnée, dans le fleuve
Jons, réf. IA69006575
Bac à traille de Jons, entre Jons (69) et Niévroz (01) : le Musoir : côté Jons, en rive gauche, au débouché du chemin des Acacias, un bloc de pierre rectangulaire repéré sur le terrain pourrait peut-être constituer le vestige d'une ancienne pile maçonnée
Neyron, réf. IA01000480 (repéré)
Bac à traille de Neyron, Neyron (01) : il en subsiste les deux piles et le câble métallique qui les relie. La pile en rive gauche se trouve sur le Chemin de l'Île (côté Parc de Miribel-Jonage), celle en rive droite, côté Neyron, au débouché du Chemin de la Traille, conserve encore une partie de son escalier
Rillieux, réf. IA69006574 (repéré)
Bac à traille de Rillieux, Rillieux-la-Pape (69) : Crépieux-la-Pape, les Verchères, Île de la Pape :
une pile avec échelle métallique subsiste en rive gauche, sur l'île de la Pape
Lyon, réf. IA69002386
Bac à traille de Lyon (69), reliant les 4e et 6e arrondissements : sur chacune des rives subsiste une poutrelle métallique de type IPN, entre lesquelles est tendu un câble
Irigny - Célette, réf. IA69006591 (repéré)
Bac à traille d'Irigny dit bac de Célette ou de Sellettes, entre Irigny (69) : les Célettes et Feyzin (69) : Île de la Chêvre : en rive droite, à côté de l'ancienne gare de Sellettes, se trouve une pile au croisement du chemin de l'Île Tabard et de la rue de la Halte, juste derrière la voie ferrée longeant le fleuve ; on peut repérer l'autre pile, sur l'Île de la Chêvre à Feyzin, en rive gauche
Vernaison, réf. IA69006592 (repéré)
Bac à traille de Vernaison, entre Vernaison (69) et Solaize (69) : Île de la Table Ronde : il en subsiste les deux piles avec leur escalier, reliées par un câble métallique, à quelques dizaines de mètres en aval du pont suspendu de Vernaison. En rive gauche, sur l'île de la Table Ronde, une installation est reconstituée par la mise en place d'un bac relié au câble de traille par un traillon
Grigny, réf. IA69006594 (repéré)
Bac à traille de Grigny, entre Grigny (69) et Ternay (69) : la pile subsistante en rive droite, côté Grigny, qui se trouve au bout de la rue Adrien Dutartre, possède encore son treuil métallique et son escalier avec garde-fou
Serrières, réf. IA07000174 (repéré)
Bac à traille de Serrières, entre Serrières (07) et Sablons (38) : le Champ des Cloîtres : en rive gauche, sur le Quai de la traille, on peut voir à quelques dizaines de mètres en amont du pont suspendu, un treuil métallique établi sur une plate-forme en béton
Champagne, réf. IA07000175 (sélectionné)
Bac à traille de Champagne, entre Champagne (07) : le Port et Saint-Rambert-d'Albon (26) : il subsiste la pile de la rive droite, structure maçonnée (moellons) avec son escalier ; pile inscrite aux Monuments historiques
Tournon, réf. IA07000203
Bac à traille de Tournon, entre Tournon-sur-Rhône (07) et Tain-l'Hermitage (26) : côté Tain, sur les quais, en amont de la passerelle suspendue de Tournon, les restes d´un treuil métallique à manivelle sont visibles à l'emplacement de l'ancien bac
Glun, réf. IA07000167
Bac à traille de Glun ou de La Roche-de-Glun, entre Glun (07) et La Roche-de-Glun (26) : côté Glun, en rive droite, une sorte de quai pourrait constituer un vestige de l'ancien point de passage
Valence, réf. IA26000340 (sélectionné)
Bac à traille de Valence ou des Granges, entre Valence (26) : le Bourg, Basse Ville et Guilherand-Granges (07) : Granges : en amont du pont Frédéric Mistral, subsiste, au débouché de la rue du Bac, la pile en maçonnerie de la rive droite (côté Guilherand-Granges)
Donzère, réf. IA26000343 (sélectionné)

Bac à traille du Robinet ou de Donzère, entre Donzère (26) : Cité des Roches et Viviers (07) : Tousselage : à 10 m en amont du pont suspendu de Donzère, subsiste la pile en maçonnerie (avec escalier) de la rive droite, côté Viviers ; pile inscrite aux Monuments historiques

Annexe 4

Description de la plate conservée au Port de Groslée (extr. du texte de la pancarte sur site) :
"(...) Recouverte par les limons (2 m d'épaisseur) du fleuve, [la plate] revoit le jour en janvier 2009 par la volonté de la Communauté de communes Terre d'Eaux. La famille Bourgey [propriétaire] la transmet au musée Escale Haut-Rhône, qui, désormais, assure la conservation et la valorisation de ce patrimoine rhodanien.
Légèrement en berceau, la plate n'a ni proue ni poupe (amphidrome). Elle mesure 10 m de long pour une largeur de 3 m en son milieu et une profondeur de 0,75 m. Elle est constituée de 110 pièces en chêne dont 14 épars et 32 courbes qui assurent la solidité de la sole (32 m2). À chaque extrémité, deux solides ferrures font la liaison pivot avec un pontet (1,50 m de long) qui se baisse pour l'embarquement de deux chevaux attelés à char de foin, une faucheuse ou un râteau mécanique. Il se relève à la façon d'un pont levis et deux crochets intérieurs le maintiennent levé pendant la traversée".

Illustrations



Carte générale de bacs recensés
Dess. I. Havard
IVR82_20100000004NUD

Vue générale d'une plate
(conservée au Port de Groslée)
Phot. J. Marasi
IVR82_20100100242NUCA

Dossiers liés

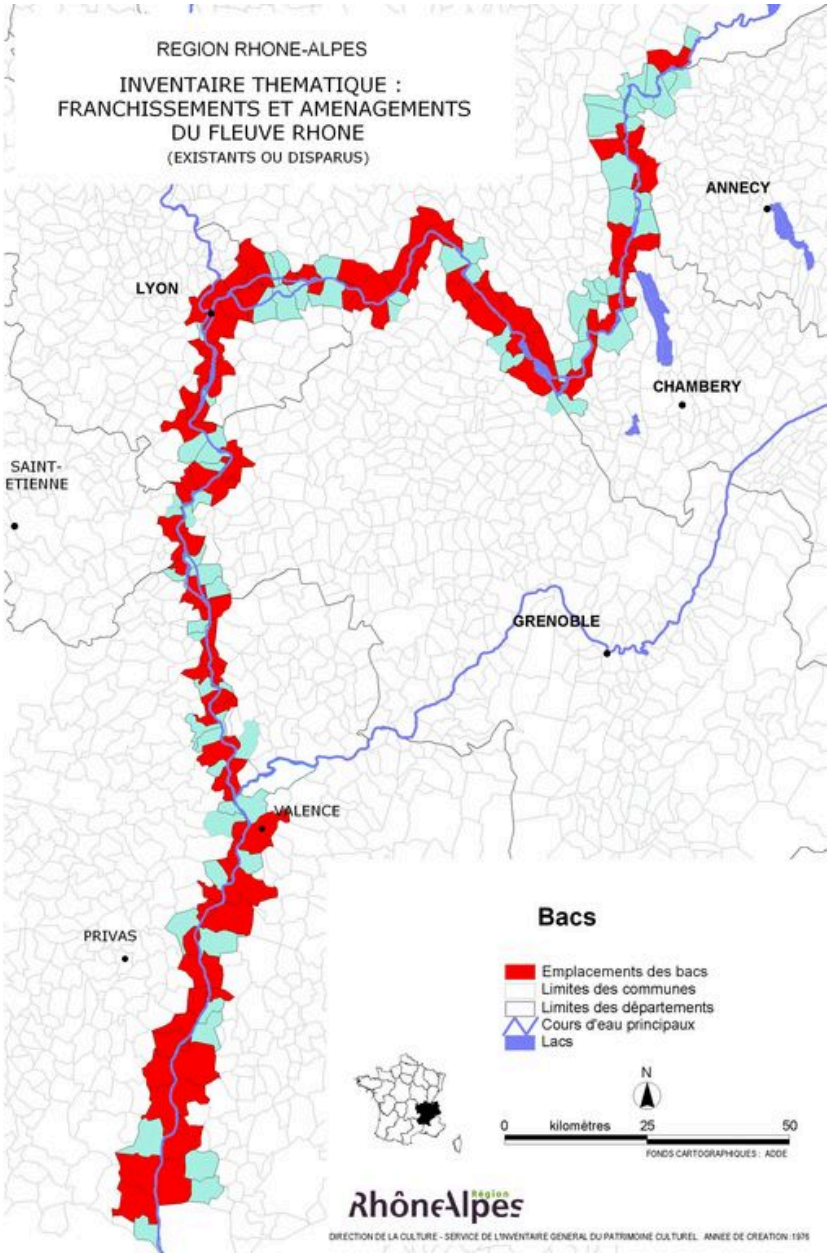
Édifices repérés et/ou étudiés :
Bac, et bac à traille d'Andance (disparus) (IA07000200) Andance, 07 Andance, 26 Andancette, Port, ancien chemin d' Andance à Saint-Rambert
Bac, et bac à traille de Jons (disparus) (IA69006575) Rhône-Alpes, Rhône, Jons, 69 Jons, 01 Niévroz, le Musoir
Bac, et bac à traille de Saint-Pierre-de-Boeuf (disparus) (IA42001455) Saint-Pierre-de-Bœuf, 42 Saint-Pierre-de-Boeuf, 38 Saint-Maurice-l'Exil
Bac, et bac à traille de Valence ou bac à traille des Granges (disparu) ; pile (vestiges) (IA26000340) Rhône-Alpes, Drôme, Valence, 26 Valence, le), Basse Vill Bourg, 07 Guilherand-Granges, Granges, rue Dunant Henri , rue de la Pêcherie , rue du Bac , rue des Pêcheurs
Bac, puis bac à traille ,de Brénaz (disparu) (IA01000473) Sault-Brénaz, 01 Sault-Brénaz, Brénaz
Bac, puis bac à traille d'Irigny (disparu) (IA69006590) Irigny, 69 Irigny, le Vieux Port, 69 Feyzin
Bac, puis bac à traille de Baix ou bac à traille de Saulce (disparu) (IA07000182) Baix, 07 Baix, la Sainte-Euphémie, Coucourdas, 26 Saulce-sur-Rhône, ancien chemin de Saulce au bac
Bac, puis bac à traille de Chancy (disparu) (IA01000481) Pougny, 01 Pougny, le Crêt, Suisse Chancy
Bac, puis bac à traille de Chavanoz (disparu) (IA38000883) Chavanoz, 38 Chavanoz, la), Bouchet Tuilerie, 01 Loyettes
Bac, puis bac à traille de Givors (disparus) (IA69006626) Givors, 69 Givors, Bans, Port de Bief, 38 Chasse-sur-Rhône, route de Bans

Bac, puis bac à traille de Grigny (disparu) ; pile (vestiges) (IA69006594) Rhône-Alpes, Rhône, Grigny, 69 Grigny, 69 Ternay, rue Dutartre Adrien
Bac, puis bac à traille de Loyettes (disparu) (IA01000477) Loyettes, 01 Loyettes, 38 Saint-Romain-de-Jalionas, le Port
Bac, puis bac à traille de Lucey ou bac à traille de Massignieu (disparu) (IA01000505) Massignieu-de-Rives, 01 Massignieu-de-Rives, Rives, 73 Lucey
Bac, puis bac à traille de Malville (disparu) (IA38000886) Creys-Mépieu, 38 Creys-Mépieu, Malville, 01 Briord, Dornieu
Bac, puis bac à traille de Neyron (disparu) ; piles (vestiges) (IA01000480) Rhône-Alpes, Ain, Neyron, 01 Neyron, chemin de l' Île , chemin de la Traille
Bac, puis bac à traille de Peyraud (disparu) (IA07000189) Rhône-Alpes, Ardèche, Peyraud, 07 Peyraud, 38 Sablons
Bac, puis bac à traille de Port Lagnieu (disparu) (IA01000474) Saint-Sorlin-en-Bugey, 01 Saint-Sorlin-en-Bugey, Port Lagnieu, 38 Vertrieu
Bac, puis bac à traille de Rix (disparu) (IA01000471) Lhuis, 01 Lhuis, ?, la Rix, Ferme, ?, 38 Creys-Mépieu, Quincieu
Bac, puis bac à traille de Saint-Alban, ou bac à traille de Verlieu (disparus) (IA38000894) Saint-Alban-du-Rhône, 38 Saint-Alban-du-Rhône, 42 Chavanay, Verlieu
Bac, puis bac à traille de Saint-Benoît ou bac à traille d'Evieu (disparu) ; plate (vestiges) (IA01000469) Rhône-Alpes, Ain, Saint-Benoît, 01 Saint-Benoît, Evieu, Port d'Evieu, les) Avenières
Bac, puis bac à traille de Sainte Colombe ou bac à traille de Vienne (disparus) (IA69006597) Sainte-Colombe, 69 Sainte-Colombe, 38 Vienne, rue du Rhône , ancienne rue du Bac
Bac, puis bac à traille de Saint-Vulbas (vestiges) (IA01000476) Rhône-Alpes, Ain, Saint-Vulbas, 01 Saint-Vulbas, les Sétives, la) Balme-les-Grottes, la Brosse, chemin du Port de Saint-Vulbas , chemin du Port
Bac, puis bac à traille de Silon (disparu) (IA07000165) Sarras, 07 Sarras, Silon, 26 Saint-Vallier, 26 Laveyron
Bac, puis bac à traille de Thil (disparu) (IA01000478) Thil, 01 Thil, quai des Amours
Bac, puis bac à traille de Vernaison (disparu) ; piles (vestiges) (IA69006592) Rhône-Alpes, Rhône, Vernaison, 69 Vernaison, 69 Solaize, Île de la Table Ronde, rue du Bac , chemin de la Traille Traille
Bac, puis bac à traille du Port de Groslée (vestiges) (IA01000470) Rhône-Alpes, Ain, Groslée, 01 Groslée, le), Grand Por Port de Groslée, 38 Brangues
Bac, puis ensemble des bacs à traille de Serrières (disparus) (IA07000174) Rhône-Alpes, Ardèche, Serrières, 07 Serrières, 38 Sablons, le Champ des Cloîtres, quai de la Traille
Bac (disparu), bac à traille de Tournon (disparu) (IA07000203) Rhône-Alpes, Ardèche, Tournon-sur-Rhône, 07 Tournon-sur-Rhône, 26 Tain-l'Hermitage, quai Seguin Marc
Bac à rames, puis bac à traille de Proulieu (disparus) (IA01000475) Lagnieu, 01 Lagnieu, Proulieu, la) Balme-les-Grottes
Bac à traille (disparu) (IA07000202) La Voulte-sur-Rhône, la) Voulte-sur-Rhône, 26 Livron-sur-Drôme
Bac à traille (vestiges) (IA69006630) Rhône-Alpes, Rhône, Lyon 4e, 69 Lyon 4e arrondissement, 69 Lyon 6e arrondissement, cours d' Herbouville , place d' Helvétie
Bac à traille d'Ampuis, ou bac à traille de Vaugris Gare (disparu) (IA69006629) Rhône-Alpes, Rhône, Ampuis, 69 Ampuis, la Roche, 38 Reventin-Vaugris, Vaugris Gare
Bac à traille d'Irigny dit bac de Célette ou de Sellettes (disparu) ; piles (vestiges) (IA69006591) Rhône-Alpes, Rhône, Irigny, 69 Irigny, les Célettes, 69 Feyzin, Île de la Chêvre, chemin de l' Île Tabard
Bac à traille de Béchevelin (disparu) (IA69006584) Lyon 7e, 69 Lyon 7e arrondissement, la), Bécheveli Mouche, 69 Lyon 2e arrondissement, Perrache, ancien cours, actuel cours de Verdun Bertin , ancien quai, actuel quai du Docteur Gailleton Monsieur
Bac à traille de Charmes (disparu) (IA07000179) Charmes-sur-Rhône, 07 Charmes-sur-Rhône, 26 Etoile-sur-Rhône
Bac à traille de Condrieu (disparu) (IA69006600) Condrieu, 69 Condrieu, le Port, les) Roches-de-Condrieu
Bac à traille de Cruas (disparu) (IA07000183) Cruas, 07 Cruas, La) Coucourde, les) Tourrettes
Bac à traille de Glun ou bac à traille de La Roche-de-Glun (disparus) (IA07000167) Rhône-Alpes, Ardèche, Glun, 07 Glun, la) Roche-de-Glun, rue de la Traille , rue de l' Eglise
Bac à traille de Lafarge (disparu) (IA07000188) Viviers, 07 Viviers, Château de Lafarge, 26 Châteauneuf-du-Rhône, la), Chambau Barcasse
Bac à traille de la Loi (disparu) (IA73002524) Rhône-Alpes, Savoie, Ruffieux, 73 Ruffieux, la Loi, 01 Culoz, Landaize
Bac à traille de la Mouche (nord), ou bac à traille de Perrache (disparu) (IA69006585) Lyon 7e, 69 Lyon 7e arrondissement, la Mouche, 69 Lyon 2e arrondissement, Perrache, cours Suchet , quai Perrache
Bac à traille de la Mouche (sud), ou bac à traille de Perrache (disparu) (IA69006586) Lyon 7e, 69 Lyon 7e arrondissement, la Mouche, 69 Lyon 2e arrondissement, Perrache, quai Perrache
Bac à traille de la Saulaie d'Oullins (disparu) (IA69006588) Oullins, 69 Oullins, la Saulaie, 69 Lyon 7e arrondissement, Port Edouard Herriot, rue du Bac
Bac à traille de Limony (disparu) (IA07000177) Limony, 07 Limony
Bac à traille de Meysse (disparu) ; pont privé (disparu ?) (IA07000184) Meysse, 07 Meysse, ?, 26 Savasse
Bac à traille de Miribel (disparu) (IA01000479) Miribel, 01 Miribel, le Cabanon

Bac à traille de Puits Gaillot, ou bac à traille des Recteurs de l'Hôtel-Dieu (disparu) (IA69006580) Lyon 1er, 69 Lyon 1er arrondissement, Port Saint-Clair, 69 Lyon 6e arrondissement, rue du Puits-Gaillot , ancienne Grande allée des, ancien Cours Morand, actuel Cours Franklin Roosevelt Brotteaux
Bac à traille de Rillieux (disparu) ; pile (vestiges) (IA69006574) Rhône-Alpes, Rhône, Rillieux-la-Pape, 69 Rillieux-la-Pape, (les) Île de la Pape Crépieux-la-Pape, Verchères, chemin des Îles , Gare de Crépieux-la-Pape
Bac à traille de Saint-Marcel (disparu) (IA07000187) Saint-Marcel-d'Ardèche, 07 Saint-Marcel-d'Ardèche, 84 Lapalud
Bac à traille de Saint-Vallier (disparu) (IA26000335) Saint-Vallier, 26 Saint-Vallier, 07 Sarras
Bac à traille de Tupin, dit aussi bac Prunelle ou bac de la lône du Beurre (disparu) (IA69006599) Tupin-et-Semons, 69 Tupin-et-Semons, Semons, Île de la Chèvre
Bac à traille de Vassieux (disparu) (IA69006576) Caluire-et-Cuire, 69 Caluire-et-Cuire, Vassieux, 69 Villeurbanne
Bac à traille de Vassieux-Saint-Clair ou bac à traille de Saint-Clair, ponts de bateaux provisoires (disparus) (IA69006577) Caluire-et-Cuire, 69 Caluire-et-Cuire, Saint-Clair, 69 Lyon 6e arrondissement
Bac à traille de Vaulx (disparu) (IA69006609) Rhône-Alpes, Rhône, Vaulx-en-Velin, Vaulx
Bac à traille du Bât d´argent, puis bac à traille des Terreaux ou bac à traille du Grand Collège, ou bac à traille des Recteurs de l'Hôtel-Dieu (disparu) (IA69006581) Lyon 2e, 69 Lyon 2e arrondissement, Port des Jésuites, 69 Lyon 6e arrondissement, les Brotteaux, rue du Bât d'Argent
Bac à traille du Pouzin (disparu) (IA07000181) Rhône-Alpes, Ardèche, Le Pouzin, le) Pouzin
Bac à traille du Robinet ou bac à traille de Donzère (disparu) ; pile (vestiges) (IA26000343) Rhône-Alpes, Drôme, Donzère, 26 Donzère, Cité des Roches, 07 Viviers, Tousselage, Port du Robinet
Bac à traille et bac à rames de Châteaubourg (disparus) (IA07000178) Châteaubourg, 07 Châteaubourg, la) Roche-de-Glun, Saint-Jean
Bac de Beauchastel (disparu) (IA07000173) Beauchastel, 07 Beauchastel, 26 Etoile-sur-Rhône
Bac de Bigarraz (disparu) (IA38000889) Montalieu-Vercieu, 38 Montalieu-Vercieu, ? Montalieu, Port Bigara, ?, 01 Serrières-de-Briord
Bac de Cerisier ou bac de Beauchastel (disparu) (IA26000339) Rhône-Alpes, Drôme, Étoile-sur-Rhône, 26 Etoile-sur-Rhône, le Cerisier, 07 Beauchastel
Bac de Champagneux (disparu) (IA73002517) Champagneux, 73 Champagneux, Leschaux, 01 Murs-et-Gélignieux, Tremurs
Bac de Chanay (disparu) (IA01000464) Chanay, 01 Chanay, les Balmes, 74 Bassy, le Crêt
Bac de Chanaz (disparu) (IA73002516) Chanaz, 73 Chanaz, 01 Lavours
Bac de Chavanay (disparu) (IA42001454) Chavanay, 42 Chavanay, 38 Saint-Alban-du-Rhône
Bac de Flévieu (disparu) (IA01000472) Briord, 01 Briord, Flévieu
Bac de La Balme (disparu) (IA73002522) La Balme, la) Balme, 01 Virignin, Pierre-Châtel
Bac de la Porte Saint-Clair (disparu) (IA69006579) Lyon 1er, 69 Lyon 1er arrondissement, 69 Lyon 6e arrondissement
Bac de la Tour de Millery (disparu) (IA69006593) Millery, 69 Millery, la Tour de Millery
Bac de Saint-Etienne-d'Hières (disparu) (IA38000891) Hières-sur-Amby, 38 Hières-sur-Amby, le Saint-Etienne-d'Hières, Port du Noyer, 01 Saint-Vulbas, le Marcilleux, Prieuré
Bac de Saint-Sornin (disparu) (IA07000215) Rhône-Alpes, Ardèche, Serrières, 07 Serrières, Saint-Sornin, 38 Sablons
Bac de Serves (disparu) (IA26000345) Rhône-Alpes, Drôme, Serves-sur-Rhône, 26 Serves-sur-Rhône, 07 Arras-sur-Rhône
Bac de Vertrieu (disparu) (IA38000893) Vertrieu, 38 Vertrieu, 01 Saint-Sorlin-en-Bugey, l' Etraz, chemin du Port
Bac du Mollard de Vions (disparu) (IA73002515) Vions, 73 Vions, Mollard Dessus, Mollard de Vions, 01 Culoz
Bac du Port de l'Hôpital (disparu) (IA69006583) Lyon 2e, 69 Lyon 2e arrondissement, Hôpital, 69 Lyon 3e arrondissement, la Guillotière, ancienne rue Serpillière
Bac du Pot au Sel du Parc puis bac de Surjoux (disparu, vestiges) (IA01000463) Rhône-Alpes, Ain, Surjoux, 01 Surjoux, le Parc, 74 Challonges, Perretaz
Bac puis bac à traille de Champagne (disparu) ; pile (vestiges) (IA07000175) Rhône-Alpes, Ardèche, Champagne, 07 Champagne, le Port, 26 Saint-Rambert-d'Albon, ancien chemin du, actuelle rue du Port Port , rue du Port de Champagne
Bac puis bac à traille de Collonges (disparu) (IA01000482) Rhône-Alpes, Ain, Collonges, 01 Collonges, ?, 74 Chevrier, ?, 74 Vulbens
Bac puis bac à traille de Pierre-Châtel ou bac de Saint-Blaise (disparu) (IA01000523) Virignin, 01 Virignin, Saint-Blaise, La) Balme
Bac puis bac à traille de Saint-Didier (disparu) (IA01000467) Nattages, 01 Nattages, Saint-Didier, chemin du Bac
Bac puis bac à traille de Seyssel (disparu) (IA01000465) Seyssel, 01 Seyssel, 74 Seyssel
Bac puis bac à traille de Soyons (disparu) (IA07000205) Soyons, 07 Soyons, ?, 26 Valence, ?, 26 Portes-lès-Valence
Bacs (disparus), bac à traille de Bourg-Saint-Andéol (disparu) (IA07000201) Bourg-Saint-Andéol, 07 Bourg-Saint-Andéol, 26 Pierrelatte, rue du Bac
Bacs (disparus), bac à traille du Teil (disparu) (IA07000213) Le Teil, Le) Teil, 26 Montélimar

Deuxième bac à traille des Cordeliers (disparu) (IA69006573) Lyon 2e, 69 Lyon 2e arrondissement, Cordeliers, 69 Lyon 3e arrondissement, au débouché de la rue Saint-Bonaventure
Ensemble de ponts de bateaux, pont volant (disparus) (IA38000903) Vienne, 38 Vienne
Ensemble des bacs, et bac à traille de Pierre-Bénite (disparus) (IA69006589) Rhône-Alpes, Rhône, Pierre-Bénite, 69 Pierre-Bénite, Port, 69 Saint-Fons
Ensemble des bacs, et bacs à traille de La Voulte (disparus) (IA07000180) La Voulte-sur-Rhône, la) Voulte-sur-Rhône
Ensemble des bacs à rames, ensemble des bacs à traille de Rochemaure (disparus) (IA07000185) Rochemaure, 07 Rochemaure, 26 Ancône, 26 Montélimar
Ensemble des bacs à rames et bac à traille d'Anthon (disparus) (IA38000892) Anthon, 38 Anthon, le Château, 01 Saint-Maurice-de-Gourdans, impasse du Port
Ensemble des bacs à traille du port d'Ampuis (disparus) (IA69006598) Rhône-Alpes, Rhône, Ampuis, 69 Ampuis, le Port, 38 Reventin-Vaugris
Ensemble des bacs à traille militaires de la Vitriolerie (disparus) (IA69006587) Lyon 7e, 69 Lyon 7e arrondissement, Fort de la Vitriolerie, 69 Lyon 2e arrondissement, Perrache, cours Suchet , quai Perrache
Ensemble des bacs à trailles de Viviers (disparus) (IA07000219) Viviers, 07 Viviers, Laniel, 26 Châteauneuf-du-Rhône
Ensemble des bacs d'Erôme (disparus) (IA26000355) Rhône-Alpes, Drôme, Érôme, 26 Erôme, 07 Vion
Gué (IA01000457) Saint-Benoît, 01 Saint-Benoît, l' Isle
Gué, puis bac, puis bac à traille de Quirieu (disparu) ; maison du gardien, pile (vestiges) (IA38000887) Rhône-Alpes, Isère, Bouvesse-Quirieu, 38 Bouvesse-Quirieu, le Quirieu, Port, 01 Montagnieu, chemin du Bac
Gué (disparu) (IA01000462) Brégnier-Cordon, 01 Brégnier-Cordon, Cordon, Molard, chemin du Brotteau
Passages, bacs et bacs à traille de Cordon (disparus) (IA01000468) Brégnier-Cordon, 01 Brégnier-Cordon
Passerelle, puis bac à traille de La Boucle, bac et pont de bateaux (disparus) (IA69006578) Lyon 4e, 69 Lyon 4e arrondissement, la Boucle, 69 Lyon 6e arrondissement, parc de la Tête d'Or, ancienne place de la Boucle , actuelle place Godien Adrien
Pont de bateaux (disparu) (IA26000350) Saulce-sur-Rhône, ?, 26 Saulce-sur-Rhône, les) Tourrettes
Premier bac à traille des Cordeliers, ou bac à traille du Grand Collège, ou bac à traille des Recteurs de l'Hôtel-Dieu (disparu) (IA69006582) Lyon 2e, 69 Lyon 2e arrondissement, Port des Jésuites, 69 Lyon 6e arrondissement, les Brotteaux, au débouché de la rue Neuve
Présentation de l'étude des points de franchissement du Rhône en région Rhône-Alpes (IA00000331) Rhône-Alpes, Rhône-Alpes

Auteur(s) du dossier : Isabelle Havard, Bruno Decrock
Copyright(s) : © Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel



Carte générale de bacs recensés

IVR82_20100000004NUD
Auteur de l'illustration : I. Havard
Technique de relevé : reprise de fond ;
© Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
reproduction interdite

Vue générale d'une plate (conservée au Port de Groslée)

IVR82_20100100242NUCA
Auteur de l'illustration : J. Marasi
© Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation