

GRAY-ARC



LA SAONE ET LE PORT

J.C FEVRIER 2020

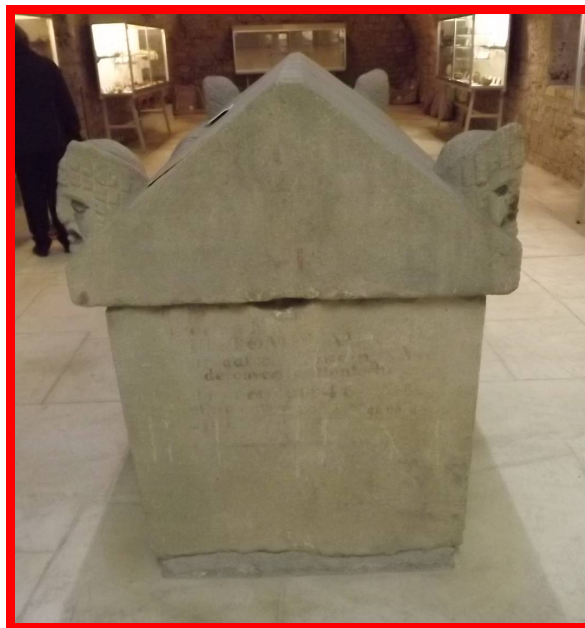
LES ORIGINES

La proximité de la rivière, a favorisé l'implantation des populations autour des emplacements qui allaient devenir les deux cités que nous connaissons aujourd'hui. Le développement de Gray et par ricochet celui d'Arc ont été le fait d'une lente construction à travers les siècles.

Au XVIII^e siècle, nos historiens locaux se sont longtemps déchiré sur l'existence et l'importance de la ville de Gray à l'époque Gallo-Romaine. Quelques vestiges retrouvés ca et là, regroupés dans la salle d'archéologie du musée Baron Martin, attestent bien d'une présence humaine dans les environs. Pour ce qui est de l'importance, une chose est sûre : Le tracé des deux fameuses voies romaines retrouvées dans la région ne passait pas, par l'emplacement actuel de la ville de Gray. La première Besançon-Langres transitait par l'antique Segobodium (Seveux) et la seconde Langres-Pontailier, passait au plus près vers Mantoche.

Pour trouver trace plus importante de Gray, il faudra attendre l'an 951 et une charte du comte Létalde donnant à l'archevêque Saint Etienne de Besançon, l'église Saint Maurice de Gray. (L'église actuelle du village de Gray-La-Ville porte encore actuellement le nom de Saint Maurice).

Moins d'un siècle plus tard à un quart de lieue de là, à l'est, il est fait mention d'une forteresse élevée sur une colline dominant la Saône. C'est à partir de ce Castellum qu'au fur et à mesure du temps, le Gray que nous connaissons va se développer au bord de Saône au pied des murailles.



Sarcophage Gallo-Romain trouvé à Mantoche vers 1846

LA SAONE DOMESTIQUEE

Au fur et à mesure de l'évolution des techniques et des besoins humains, afin de favoriser le développement du commerce, de l'industrie, le lit de la Saône aura subi bien des modifications. Creusée, draguée, détournée, élargie, régulée notre rivière, avec ses quais aménagés, offre aujourd'hui un panorama fort accueillant, bien différent de ce que pouvait voir les premiers pionniers qui vinrent s'installer sur ses rives.



Détail du tableau de Van der Meulen : La prise de Gray par les troupes de Louis XIV en 1674.



Vue de Gray vers 1780 par Lallemand

UNE RIVIERE UN PONT

Très vite, les hommes comprirent que pour tirer le meilleur parti, de la rivière, il fallait pouvoir la traverser facilement. La réponse du génie humain à cette équation fut la création de ponts de plus en plus sophistiqués, permettant de faire transiter des marchandises de plus en plus nombreuses. La traversée de la Saône entre Gray et Arc se fera tout d'abord sur des ponts en bois. Plusieurs fois dans l'histoire le pont fut emporté par les glaces.

En 1358, les eaux et les glaces l'ayant ruiné entièrement, il fallut, pour le rétablir, plus de 300 florins d'or. La ville prit cette dépense à sa charge, moyennant toutefois un octroi que lui accorda Philippe de Rouvres, comte de Bourgogne.

Les glaces le rompirent de nouveau en 1407.

[Histoire de la ville de Gray et de ses monuments](#)

La technique avançant, la maçonnerie entra dans la composition des piles vers 1603. L'ancien pont de forme sinueuse traversait l'île aux oiseaux (Sauzay) et d'autres petits ilots, disparus au fur et à mesure des aménagements. En 1647 le pont comptait trente deux arcades. Ce n'est qu'un siècle plus tard que les bases du pont actuel furent jetées.

C'est en 1746 que l'on jeta les fondements du pont actuel ¹. La création d'un double trottoir, au moyen de la suppression des anciens parapets, est une de ces améliorations récentes que l'on ne saurait trop louer, pour la commodité qu'elle procure et le goût qui y règne. Le quai qui sépare le pont des moulins de Gray a aussi changé d'aspect : à la place d'une mare infecte, on admire aujourd'hui la belle disposition du terrain qui s'étend depuis la route jusqu'à la rivière.

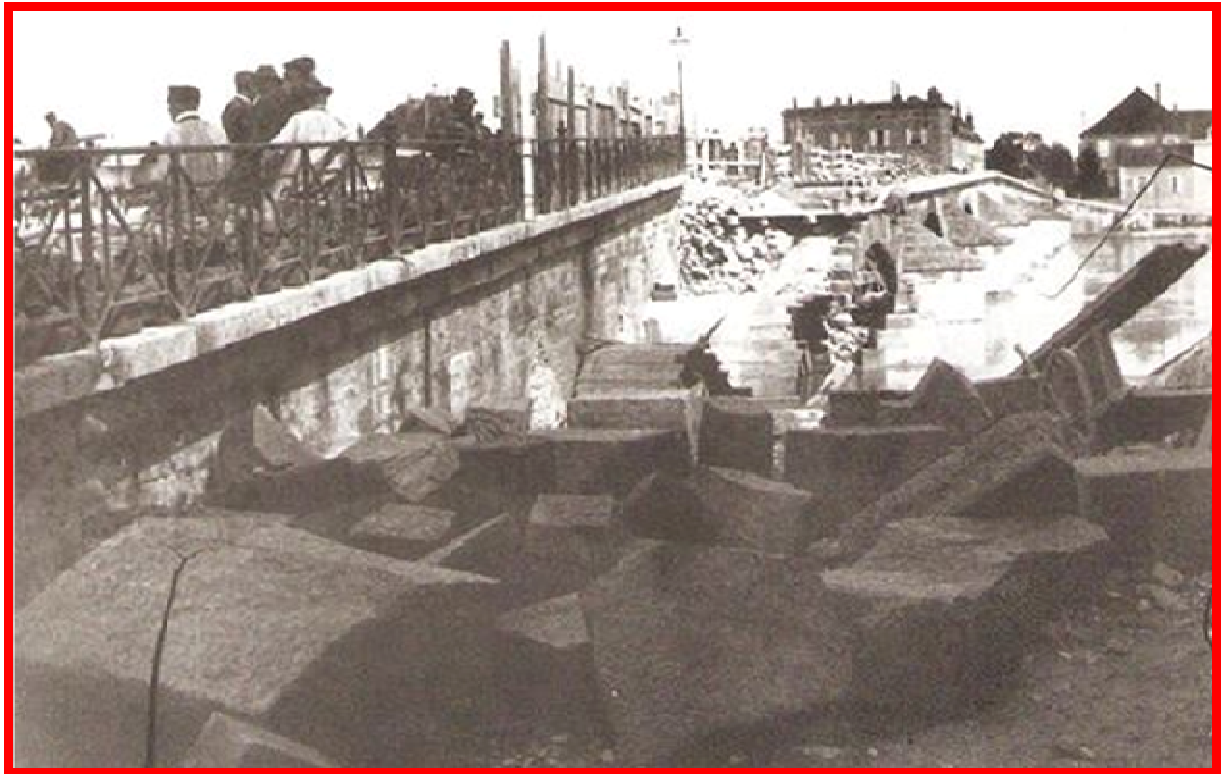
[Histoire de la ville de Gray et de ses monuments](#)



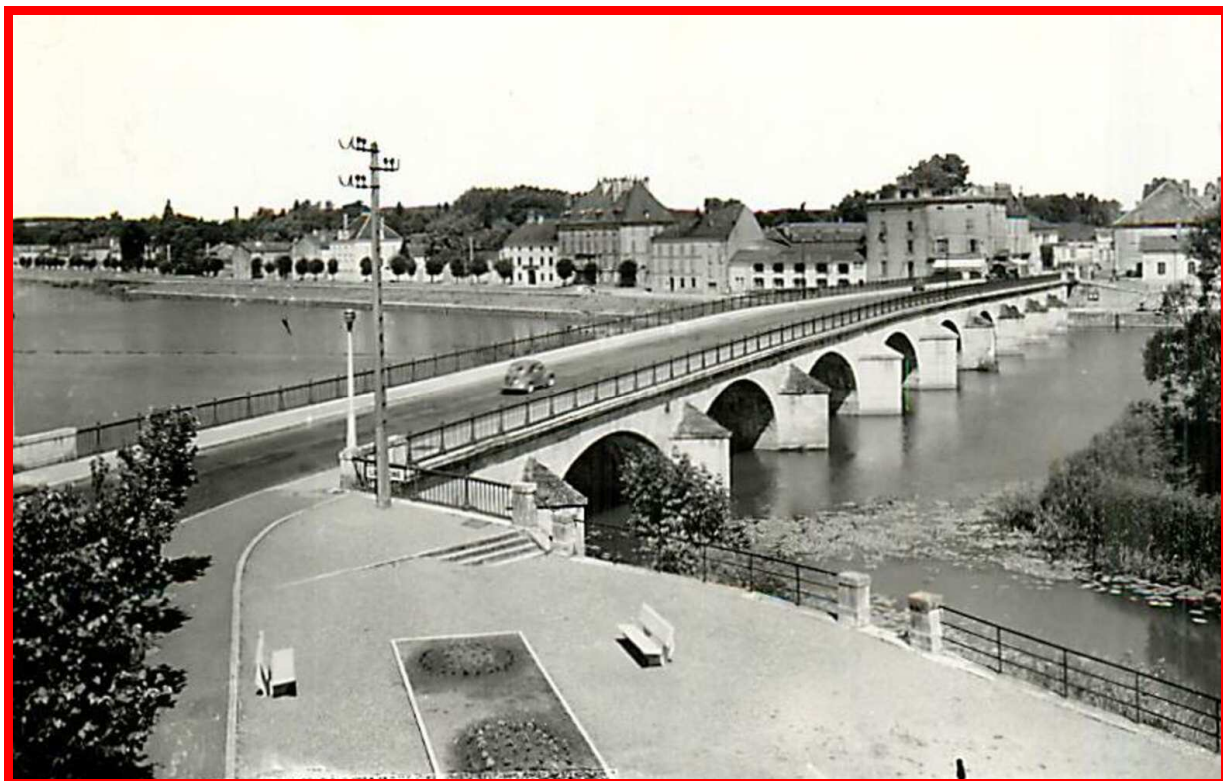
Le pont de Gray vers 1850



Travaux d'élargissement du pont 1889



Travaux d'élargissement du pont 1889

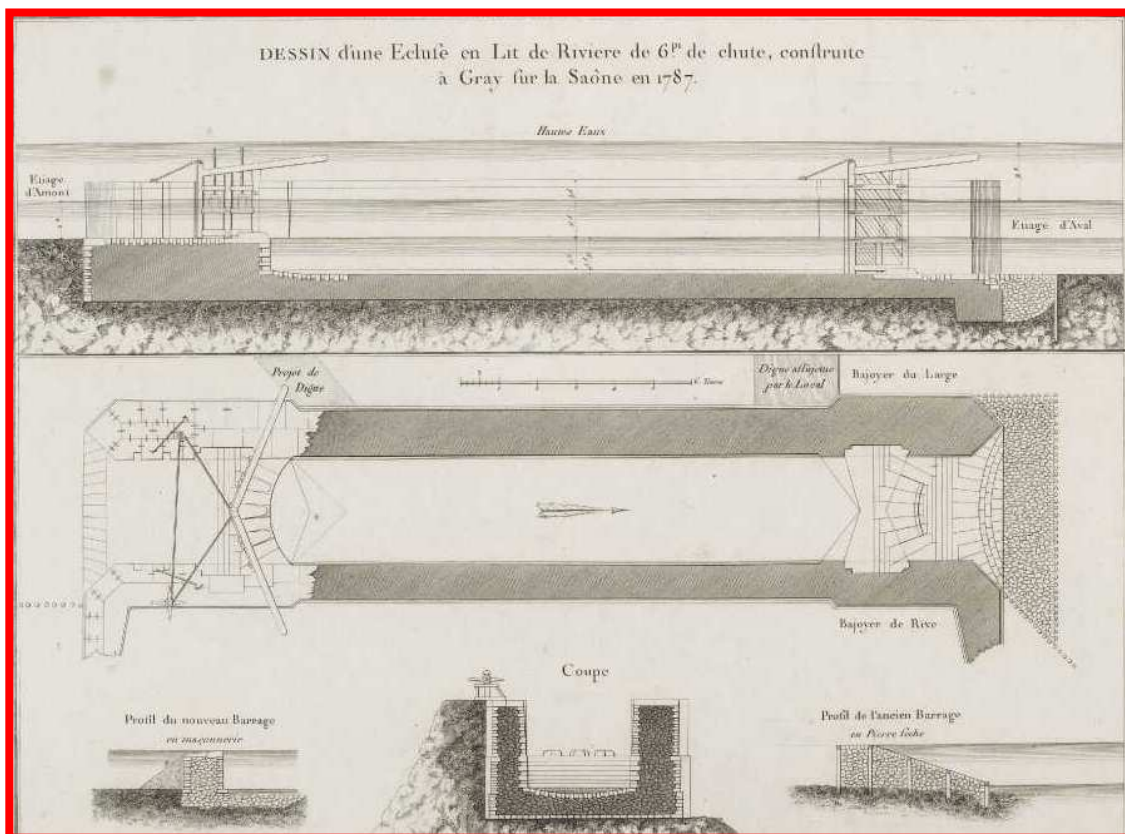


Le Pont de Pierre dans les années 1950-1960

ECLUSE ET NAVIGATION

Les déplacements massifs d'une rive à l'autre de la rivière étant assuré par le pont, restait aux hommes à trouver le moyen de la rendre navigable tout ou partie de l'année. A la panoplie de travaux évoqués dans les pages précédentes, la constitution de barrages et surtout d'écluses allait être l'atout majeur pour exploiter au mieux l'axe fluvial.

Les archives de Gray ayant brûlé lors des grands incendies, nous ne savons que peu de choses sur le port et son trafic avant le seizième siècle. Les historiens supposent que le port se situait sur la rive gauche à l'emplacement du quai Saint-Esprit (En contrebas de la place du 4 septembre). A la veille de la révolution, (1787) la construction d'une écluse marinière favorisa la navigation.



Plan de l'écluse de 1787

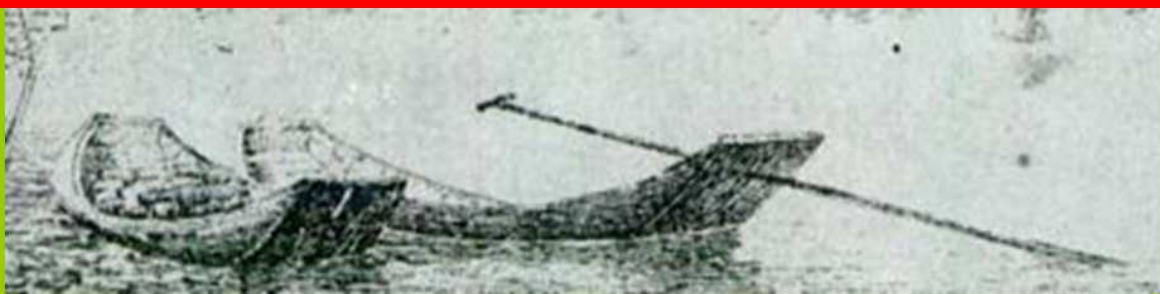
Avec la nouvelle écluse, la taille des bateaux augmente sensiblement. Les embarcations en sapin avec courbe en chêne, remplacent celles tout en chêne. Les chantiers de fabrication et réparation de bateau installés le long du quai Mavia tournent à plein régime. L'une des sociétés les plus importantes était celle d'une famille originaire de Givors, qui laissera son nom à une rue qui n'a rien à voir avec le château : La Rue Versailles.

Les ateliers de nos taquiers produisaient et réparaient: des centaines de bateaux dont la charge possible étaient calculée dans une unité de masse alors en vigueur le myriagramme : (10 kilos)

il y avait la *penelle*, longue de 21 m., ayant 4 m. 50 de largeur au fond et 5 m. 90 sur bandes, haute de 1 m. 33, calant un mètre, portant de 6.000 à 6.400 myriagrammes ; la *savoyarde*, longue de 22 mètres sur 5 mètres, ou 5 m. 33 de largeur au fond, 6 m. 50 à 6 m. 75 par le haut et 1 m. 50 de hauteur, calant 1 m. 15, portant 7.500 myriagrammes à eaux moyennes, et 3.000 à 66 centimètres de hauteur d'eau ; le *bateau ordinaire* long de 15 mètres, avec 4 mètres de largeur au fond, 5 m. 20 sur bandes, 1 m. 50 de hauteur, calant un mètre, portant de 3.000 à 3.500 myriagrammes ; la *grande penelle* ou *bateau ordinaire*, longue de 26 mètres, avec 5 m. 20 ou 5 m. 53 de largeur au fond, 7 m. 20 et 7 m. 53 sur bandes, haute de 1 m. 50, portant 10.000 myriagrammes à 1 m. 15 d'eau, et de 4.500 à 5.000 à l'étiage.

La *sicelande* ou *cicelande* avait de 19 m. 48 à 21 m. 13 de longueur, sur une largeur de 2 m. 92 à 3 m. 25 au fond, et 3 m. 36 à 4 m. 14 à la partie supérieure, élevée de 1 m. 30.

La *bâche* avait 12 mètres de longueur sur 3 de largeur au fond et 4 m. 20 sur bandes, avec une hauteur d'un mètre, elle calait 81 centimètres et portait 1.750 myriagrammes de grains ; tandis que la *sicelande* calait un mètre et portait 4.250 myriagrammes.



PENELLE



CISELANDE

A l'époque où le moteur et la vapeur n'était pas encore de mise, la navigation n'était pas possible toute l'année. En période d'été, hors crue, le trajet aller Gray Lyon durait une semaine. Le temps du trajet inverse, à contre courant avec le halage par chevaux, était doublé.



Péniche prise par les glaces au quai Vergy à Gray.



Péniche et chevaux de halage à Gray.

LE PORT ET SON TRAFIC

Le développement des méthodes d'extraction et de transformation du fer, conjugué au formidable outil qu'étaient les grands moulins de la famille Tramoy, amenèrent sur nos bords de Saône, des négociants en grains et fers ainsi qu'une main d'œuvre venus principalement du Lyonnais.

Le sieur Benoit Trayvou, négociant en grain, né à Grigny avait épousé à la fin des années 1770, Catherine, fille d'un voisin, Alphonse Odot Dufournel, dont la famille s'était spécialisé dans le négoce en produit métallurgique. Ayant vite compris le nouvel intérêt de faire transiter les grains fers et aciers venus des plaines de Saône et des nombreux haut fourneaux de la région, les deux patriarches établirent chacun dans leur spécialité un comptoir à Gray.



Les Grands Moulins un atout majeur dans le développement du port.

Ces familles originaires des bords du Rhône s'implantèrent durablement. Elles furent rejointes encore par d'autres (Anthony pour n'en citer qu'une). Toutes ces familles ont développé leurs activités et nous ont légué sur Gray-Arc un joli patrimoine industriel et commercial, ainsi que de belles demeures.



L'ancienne propriété de la famille Trayvou sur le quai Villeneuve

Au fil des années le trafic du port de Gray prendra une ampleur jusqu'à devenir le second port fluvial de France, après Strasbourg. Sans vouloir vous abreuer de chiffres sachez qu'en 1824, les départs de plus de 3200 bateaux et radeaux assuraient au port et aux habitants une certaine prospérité.

EXPORTATION AU MIDI, D'APRÈS LES DÉPARTS PAR EAU (1824)		
Blés, avoines, grains de toutes espèces,		
légumes.	700	bateaux
Farines.	200	—
Fers et fontes, coulés et forgés	300	—
Diverses marchandises.	50	—
Total.	1.250	—
Radeaux de bois de marine et de mer- rain	950	—
EXPORTATION AU NORD, D'APRÈS LES ARRIVAGES PAR EAU		
Vins, esprits et eaux-de-vie	450	bateaux
Dentrées coloniales, savons, teintures et autres marchandises.	250	—
Sels, huiles, verres, etc	250	—
Service des environs de Gray, bois de chauffage, pierres à plâtre, etc. . . .	50	—
Total.	1.000	—
Bateaux vides.	120	

Détail des affrètements au départ de Gray en 1824 (Source Société Grayloise Emulation 1913)

1824 fut une année faste puisqu'elle vit aussi la fin des travaux du quai à gradins situé rive droite. En hommage au préfet qui intercédait favorablement au financement des travaux, le quai ou port sera baptisé : Villeneuve.

« Messieurs, grâce à la munificence du gouvernement du roi, si bien secondée par les votes du Conseil général du département et les sacrifices faits par quelques-uns de MM. les négociants de Gray, nous allons enfin voir s'élever le port que réclamaient depuis tant d'années les besoins de la navigation et les pressantes sollicitations de l'autorité supérieure.

« Puisse la cérémonie qui nous réunit aujourd'hui être l'heureux présage d'une prospérité non interrompue dans le commerce de Gray ; c'est le vœu le plus cher de mon cœur et le but vers lequel tendront tous mes efforts. Heureux d'avoir attaché mon nom à l'époque de cette importante construction, je le serai davantage encore lorsque je verrai ce quai couvert des riches productions de ce beau département, et les eaux de la Saône courber sous les nombreux navires destinés à transporter les fruits de nos moissons dans les contrées méridionales.

Extrait du discours du préfet De Villeneuve le 4 septembre 1824



Péniches chargées amarrées au port Villeneuve

Quelques années plus tard, au début du second empire, l'activité sur la Saône continuait d'apporter ses bienfaits aux populations de Gray et Arc. Cette activité débordante rejaillissait sur tous les autres secteurs industriel et commercial, comme en témoigne le texte ci-dessous.

A Gray, le mouvement du port avait tellement bien repris, que les portefaix qui formaient la *Rigue blanche* ou association de Gray, et la *Rigue noire* ou corporation des ouvriers d'Arc, ainsi nommés parce qu'ils déchargeaient seulement le charbon de bois, les fers et les fontes, gagnaient de superbes salaires et envoyaient leurs femmes acheter sur le marché les plus beaux fruits avec les plus belles pièces de gibier. Deux peseurs jurés étaient continuellement occupés au port, de même qu'un employé qui, d'après la loi, faisait passer sur une bascule, à la croisée des routes d'Arc, les lourds camions et les grandes voitures à huit chevaux dont le poids rayait de mille ornières les routes voisines de la ville. Les piétons étaient souvent fort embarrassés pour se frayer un chemin sur le quai Villeneuve, où s'entrecroisaient, dans un désordre pittoresque, les robustes portefaix chargés de sacs de grains, les meuniers et cultivateurs en blouse bleue, les riches marchands, les commis voyageurs venus de Lyon et de Marseille pour conclure à Gray, dans un des nombreux cafés, des affaires de premier ordre entre deux verres de chartreuse.

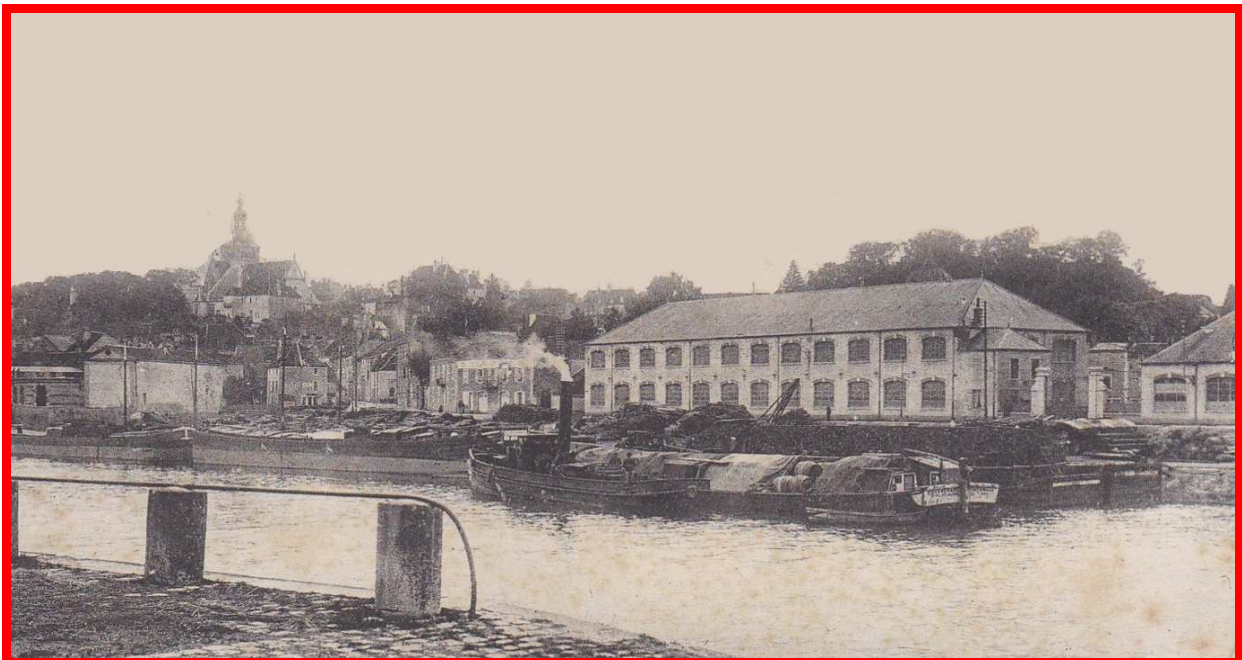
Histoire de la ville de Gray et ses monuments



Avec l'ouverture du canal de l'Est en 1884, Gray perdait sa place de tête de ligne de la navigation sur la Saône, dès lors le trafic commença à s'amenuiser malgré les efforts d'aménagement, et quelques tentatives de diversifications.

Il y a lieu encore de mentionner l'établissement d'un trottoir planté d'arbres le long des maisons de la rive droite en 1875, la construction, de 1878 à 1882, d'une chaussée avec trottoir et bas port sur le quai Mavia, le long duquel le commerce des bois et des vins a pris de l'importance ; l'élargissement du pont de pierres en 1889, et l'établissement en 1893 du tramway en chemin de fer d'intérêt local raccordant la gare de Gray-Est et celle de Gray-Gy. Le quai Mavia fait maintenant un superbe pendant au quai Villeneuve

Bulletin de la société Grayloise d'émulation 1913



Commerce de vins et de bois sur quai Mavia

La généralisation des transports ferroviaires et la baisse des tarifs qui en découle, continuerons de précipiter la décroissance de l'activité du port. A la fin des années 1950, les installations encore actives du port sont résumées ainsi :

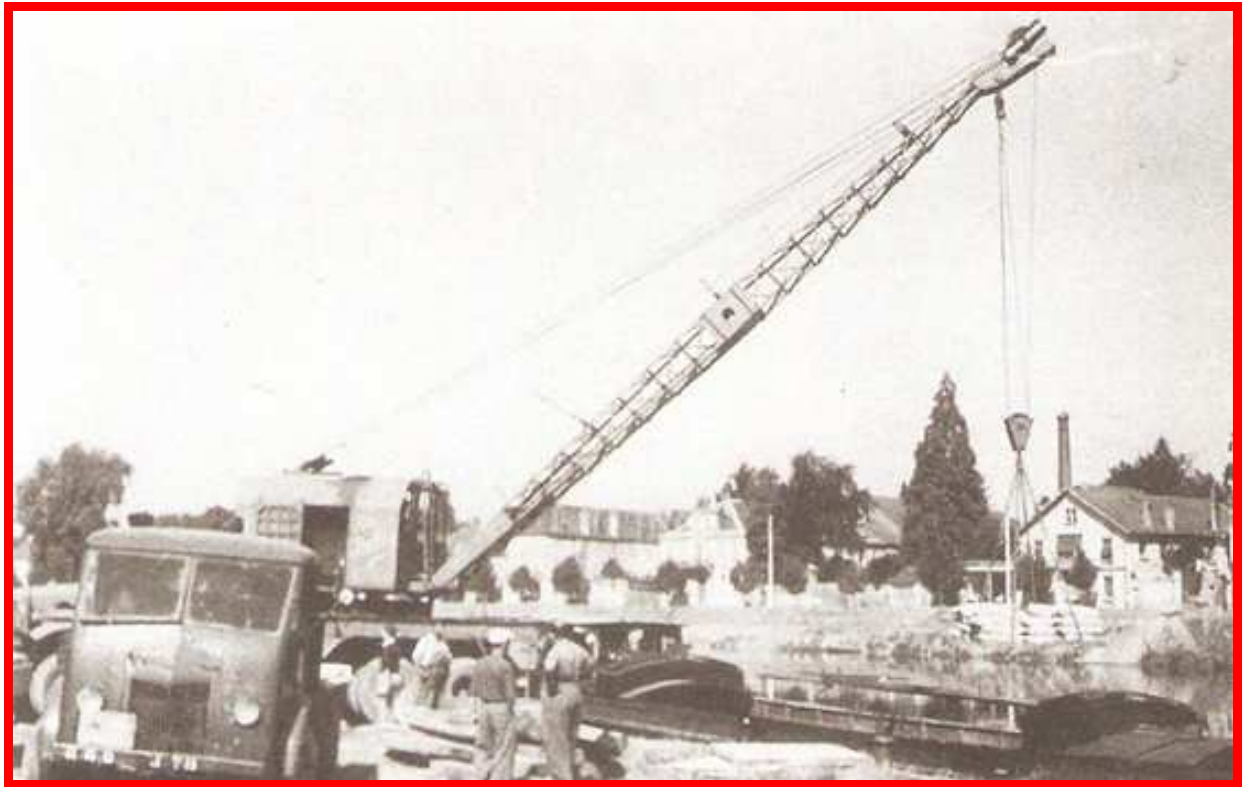
- Dragage divers sur l'île Sauzay Entreprise Rollin.
- Un petit port privé de l'entreprise forestière Braconnier.
- Port Mavia une grue sur camion gérée par la Chambre de Commerce.
- La gare d'eau avec 2 grues sur rails de 5 tonnes et 1 fixe de 10T

Les déchargements de marchandises constituaient 93% du trafic métaux pour l'usine de laminage Wyss et charbons pour entreprise Richelet-Humbert. Les 7% pour les expéditions étant assuré par le dragage et le bois.



Entreprise de dragage Rollin sur l'île Sauzay





La grue gérée par la chambre de commerce déchargeant une péniche.



La gare d'eau et ses grues de levage.

L'âge d'or, révolu, du transport de marchandises sur la petite Saône, de Corre à Gray, a laissé place au tourisme fluvial. A la fin des années 1990, une activité de location de bateaux s'installera dans les locaux de la société de dragage.



La base de location de bateaux de plaisance en janvier 2017

Ce second souffle engagé pour une activité sur notre rivière durera une trentaine d'années. Fin 2017 la base de location, sera transférée à Saint Jean de Losne. Aujourd'hui l'écluse automatisée de Gray se contente d'enregistrer des milliers de passages annuel de bateaux de tourisme.

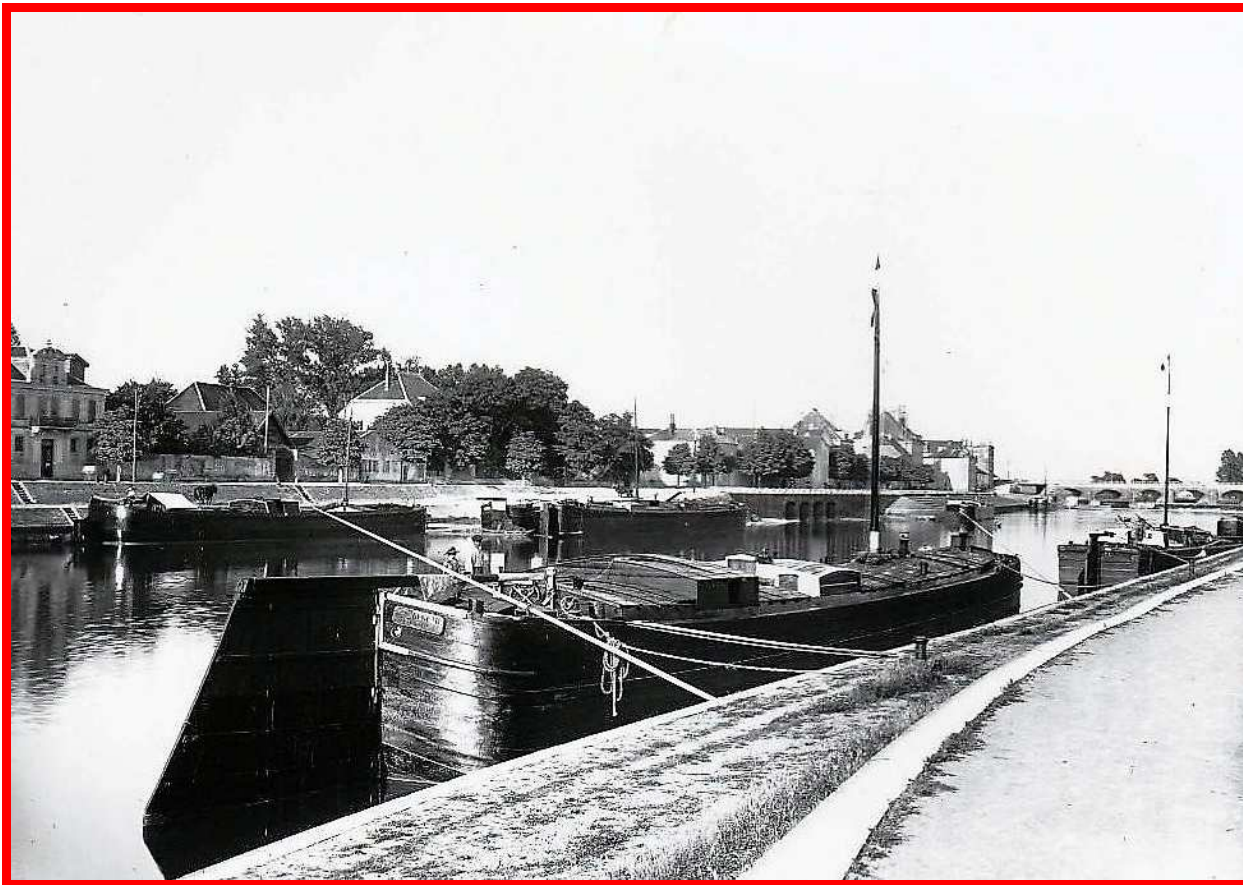


Quelques bateaux font encore escale à Gray et à Arc sur les divers pontons aménagés. Comme ci-dessous à la halte de l'ancienne plage de Gray.



Cet afflux de touristes apporte quelques revenus supplémentaires aux commerces locaux. Cette légère manne financière n'a toutefois rien à voir, en termes d'emplois et de revenus, comparée à l'activité fluviale qui fit les beaux jours de Gray et Arc et dont il ne nous reste plus que de belles images.





GRAY-ARC LA SAONE ET LE PORT

Ce dossier a pu être réalisé à partir des sources suivantes :

- Histoire de la ville de Gray par les abbés Gatin et Besson.
-
- Bulletin de la Société Grayloise d'Emulation année 1913.
-
- La batellerie en Saône de Gray à Chalons par M. Demontiere.
-
- Site internet Histoire et patrimoine des rivières et canaux.
-
- Banque d'images de notre page Gray Arc Hier et Aujourd'hui.

Texte de liaison Claude Janniot.

