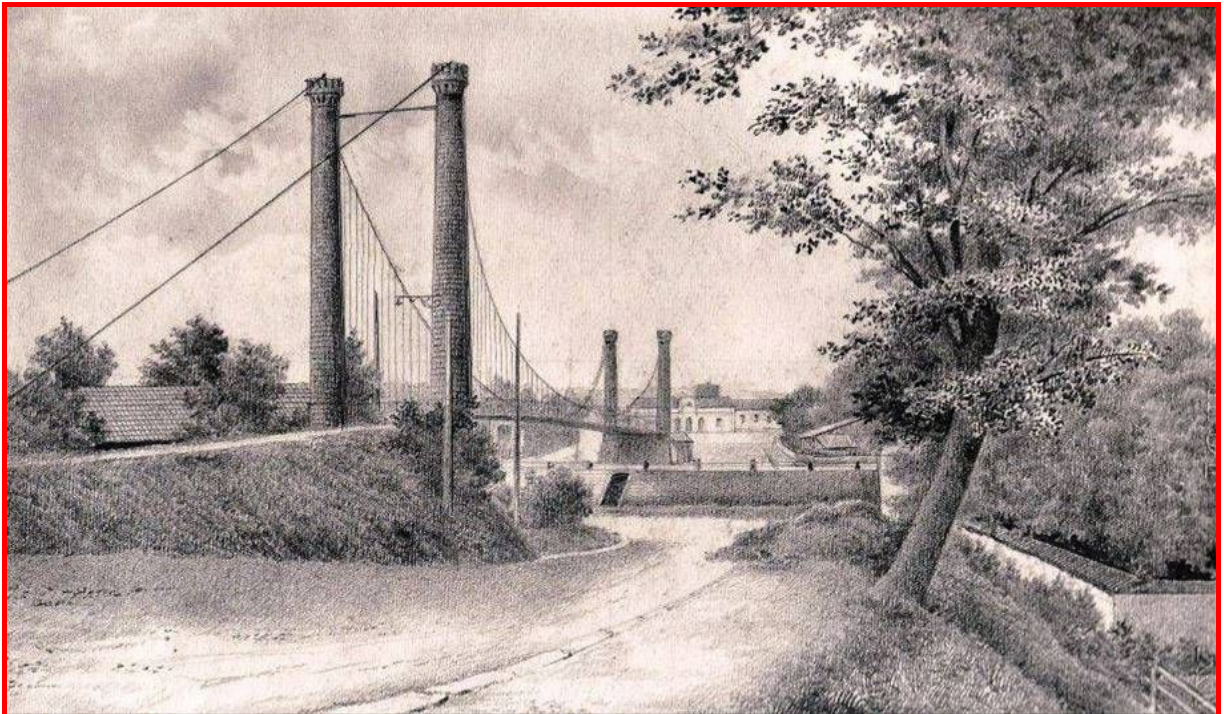


# MEMOIRES DU PONT SUSPENDU



J.C JULLET 2019

# ACTE DE NAISSANCE

A la fin des années 1850, les communications étant bien difficile entre le haut de la ville et l'embarcadère du port Villeneuve et la gare, je suis devenu une des solutions qui furent imaginées pour remédier à ce problème.

Les communications étaient bien difficiles entre la partie haute de la ville et l'embarcadère. Le journal la *Presse Grayloise* réclamait un grand viaduc qui unirait la gare à la place de la sous-préfecture (1856). Mais le maire et son Conseil s'arrêtèrent à l'idée d'un chemin allant de la rue du Marché à l'extrémité du quai Mavia; alors une société se forma pour la construction d'un pont suspendu, et de 1859 à 1863 un entrepreneur construisit le chemin neuf ou rue de la Gare, qui laisse encore l'embarcadère à 1.200 mètres de la ville.

Afin d'être reçu le mieux possible dans ce qui allait être mon foyer, ma future famille allait entreprendre, le percement du chemin neuf. Les travaux soulevèrent bien une petite polémique, mais les graylois comprirent assez vite l'utilité de ma naissance.

Les habitants des quartiers bas se plaindrent avec amertume d'être sacrifiés à ceux des quartiers riches; et l'on crayonna sur les murailles, vers l'entrée du chemin neuf: *C'est ici la Folie Revon*. Toutefois, l'utilité de ce chemin apparaît aujourd'hui comme incontestable pour les piétons et les voitures qui doivent gagner la partie haute de la ville.

La route achevée, il fallait encore traverser la Saône pour rejoindre la gare. C'est donc ainsi que je fus conçu entouré par mes parrains, tous gérants d'une société privé, qui me mirent au monde pour devenir ce fameux pont suspendu que chacun d'entre vous à vu et revu en images et cartes postales.



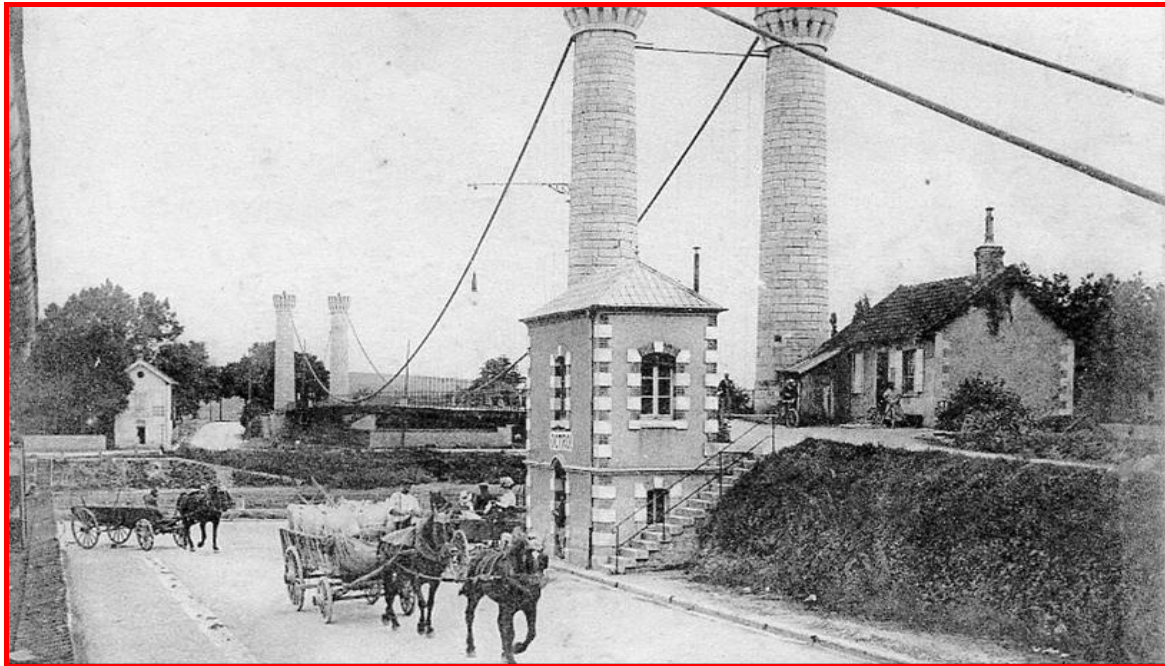
Mes premiers babillements à la circulation se firent en janvier 1862. Voici en quelques lignes le portrait que fit de moi un témoin de l'époque :

En 1860

et 1861, vers l'extrémité du port, on travailla à l'établissement d'un pont suspendu avec péage, aux frais d'une société qui le fit ouvrir officiellement à la circulation le 10 janvier 1862. Les colonnes de suspension des fils lui donnèrent un aspect des plus majestueux. Le tablier, long de 95 mètres, fut suspendu à 8 m. 75 au-dessus de l'étiage, et sa largeur fut de 6 mètres et demi. Les câbles de suspension, de retenue et d'amarrage formèrent un écheveau continu de 1.392 fils réunis en faisceau de 16 centimètres de diamètre. Le tablier du pont fut soutenu par 212 câbles de suspension, et latéralement, pour atténuer les oscillations, par deux câbles de contreventement amarrés au niveau des colonnes. Il entra dans la construction du pont 9.144 fils de toutes longueurs, ayant 0 m. 0034 de grosseur.

# UN PONT A PEAGE :

La société privée responsable de mon éducation et soucieuse de m'offrir le meilleur instaura des droits pour mon passage. Nul n'échappait à l'octroi, pas mêmes les populations locales, hommes, femmes, enfants, marchandises tous étaient soumis de bonne grâce à mon impôt.



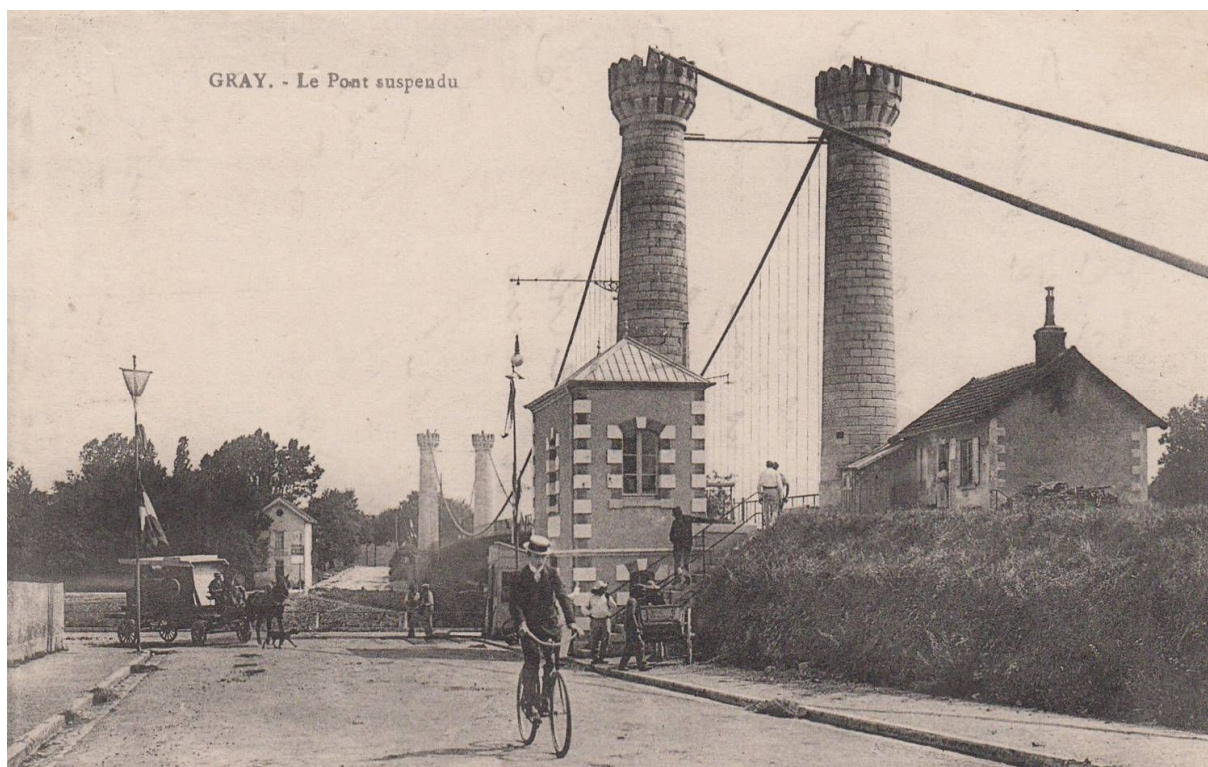
Le passage au bureau de l'octroi avant de s'engager sur le pont

Ce droit de péage issu des lois de la révolution, posait de réels problèmes à la libre circulation des marchandises. Une loi de juillet 1880 interdit alors la construction de tout nouveau pont à péage tout en favorisant le rachat des concessions afin de faire disparaître ces entraves au commerce.

La loi du 30 juillet 1880 dit, dans son article 7, qu'il pourra être accordé, sur les fonds de l'Etat, pour le rachat des ponts à péage dépendant des chemins vicinaux, une subvention dont le maximum est fixé à la moitié de la dépense, et M. le ministre de l'intérieur, dans sa circulaire pour l'exécution de cette loi, réserve que ces subventions seront subordonnées non-seulement aux votes des crédits par le Parlement mais encore à l'appréciation, par le gouvernement, des circonstances qui les justifieraient.

L'indemnité allouée devant, aux termes de l'art. 4 de ladite loi, être payée ou consignée avant la prise de possession du pont, il importe que les opérations financières relatives au projet puissent être effectuées au budget de 1882. Si vous décidez en principe le rachat du pont de Gray, je consulterai immédiatement les communes et les industriels intéressés au rachat du péage de ce pont et de celui de Seveux, et, en admettant que l'Etat supportera la moitié de la dépense, je pourrai vous donner, à la prochaine session, des indications précises sur les charges que le département aura à supporter par suite de l'exécution du projet.

Extrait des délibérations du conseil général de Haute-Saône Avril 1881



Malgré la promulgation de cette loi, l'octroi avait encore de beaux jours devant lui. Presque trente ans après, malgré divers changements de tuteur, mon droit de passage existait encore et la chambre de commerce de Gray se proposait de me racheter.

**Gray. — LE RACHAT DU PONT SUSPENDU. —**  
La Chambre de commerce de Gray, dans sa séance du 11 octobre dernier, a voté la somme de 1,000 fr. pour être affectée au rachat du pont suspendu. Elle s'est engagée à verser cette somme en cinq annuités de 200 fr. chacune,

En mille neuf cent vingt sept mon péage était toujours d'actualité. L'assemblée des actionnaires de la société représentant mes intérêts, informait le conseil général de Haute Saône de l'absolue nécessité de relever mes tarifs. Après délibération, le doublement de mes prix de passage était accordé.

#### PONT SUSPENDU DE GRAY

##### *Relèvement du tarif de péage.*

Par délibération du 20 janvier 1927, l'Assemblée des actionnaires de la Société du pont suspendu de Gray expose que les recettes de l'année 1926 ont été inférieures de 4.408 francs aux dépenses; elle me signale cette situation en me priant de lui donner telle solution que je jugerai opportune, la Société ne pouvant continuer l'exploitation de la concession accordée dans les conditions actuelles.

Le Gérant de la Société, dans une lettre du 24 janvier 1927, suggère que la solution recherchée pourrait être obtenue par le relèvement des droits de péage ou la continuation de la procédure du rachat de la concession.

Par délibérations des 23 septembre 1912 et 21 septembre 1920, le Conseil Général a décidé d'abandonner définitivement

la procédure de rachat du pont suspendu de Gray, lequel rachat avait été envisagé en vue de la reconstruction, à frais communs avec la ville de Gray, d'un pont en pierre.

Il n'est donc pas possible, pour le moment du moins, de vous proposer de revenir sur cette décision.

Toutefois, les droits de péage, perçus actuellement en application du décret du 21 novembre 1920, étant devenus insuffisants, la Commission départementale saisie a estimé que le tarif établi pourrait être doublé.

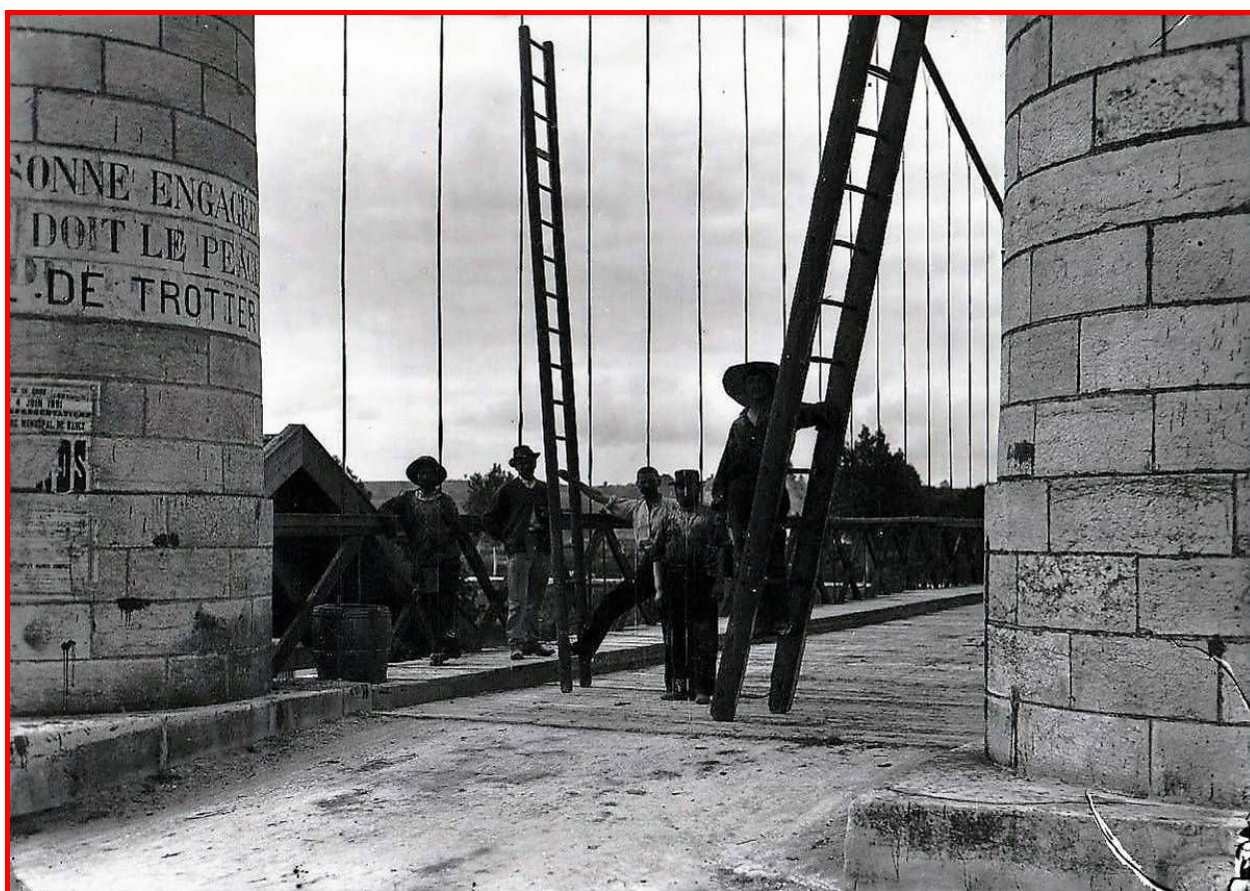
Lors de sa séance du 13 mars 1927, la Société du pont suspendu de Gray ayant émis un avis identique, j'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien donner délégation à cet effet, à votre Commission départementale pour ordonner toutes instructions utiles en vue d'obtenir, par décret, l'autorisation de doubler le tarif actuel des droits de péage.

Extrait du rapport des délibérations du conseil général de Haute-Saône 1927



# ACCIDENTS:

Alors que j'étais en pleine croissance, des spécialistes découvrirent que malgré ma belle apparence, je souffrais d'une faiblesse chronique : Mon tablier en bois n'était pas un gage de sécurité face à l'exigence des transports modernes. Au cours de mon histoire et malgré bien des travaux d'aménagements quelques accidents célèbres vinrent émailler mon exploitation. Les deux principaux accidents eurent lieu en 1897 et 1934, et bien malgré moi, j'apparus à la une des journaux régionaux et nationaux (Le Figaro, le Petit Journal, la Charente, l'Humanité etc...)



Travaux d'entretien sur le pont

## ACCIDENT DU 27 SEPTEMBRE 1897

Le 27 septembre 1897 une rupture partielle de mon tablier, due probablement à une surcharge, entraîna en Saône, un attelage de transports de vin. Le conducteur fut sauvé de la noyade par un marinier.



## Un pont rompu

On mande de Gray :

Lundi, à onze heures quinze du matin, une rupture s'est produite au tablier du pont suspendu de Gray, qui relie les deux rives de la Saône en face la gare de cette ville. La rupture a eu lieu au moment où deux voitures appartenant à un propriétaire de la localité y étaient engagées. Ces deux voitures, chargées l'une de quatre demi-muids, la seconde d'un fût de même contenance, se trouvaient à dix mètres environ d'intervalle l'une de l'autre lorsque le tablier du pont, qui s'était déjà fortement affaissé au passage de la première, s'est tout à fait rompu sur une surface de treize mètres de longueur et quatre mètres de largeur, et est venu s'abîmer dans la rivière à quelques mètres de la rive gauche, entraînant le deuxième attelage et son conducteur, Pierre Antoine Kornprobst, âgé de soixante-sept ans.

Le pont, la voiture et le conducteur allaient disparaître submergés, lorsqu'un batelier qui se trouvait à proximité se porta au secours de Kornprobst et parvint à le retirer à peu près sain et sauf. Le cheval s'est noyé, la voiture est restée au fond de l'eau.

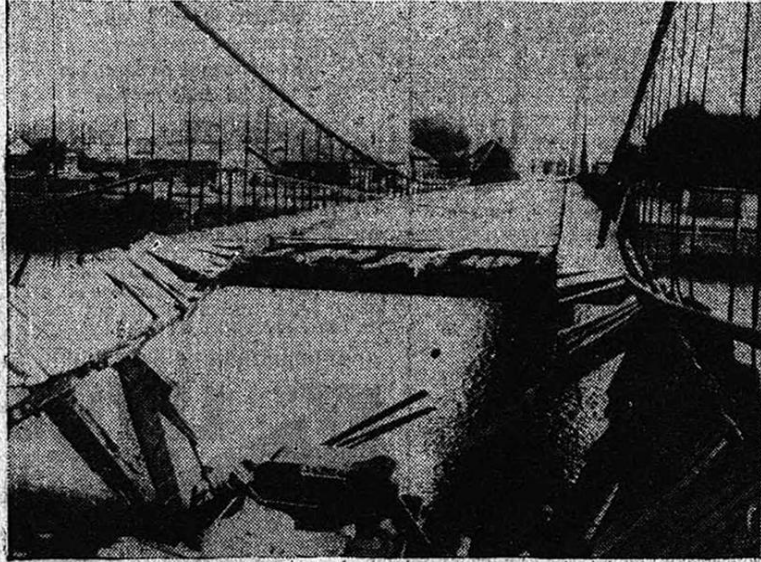


Le pont après l'accident du 27 septembre 1897



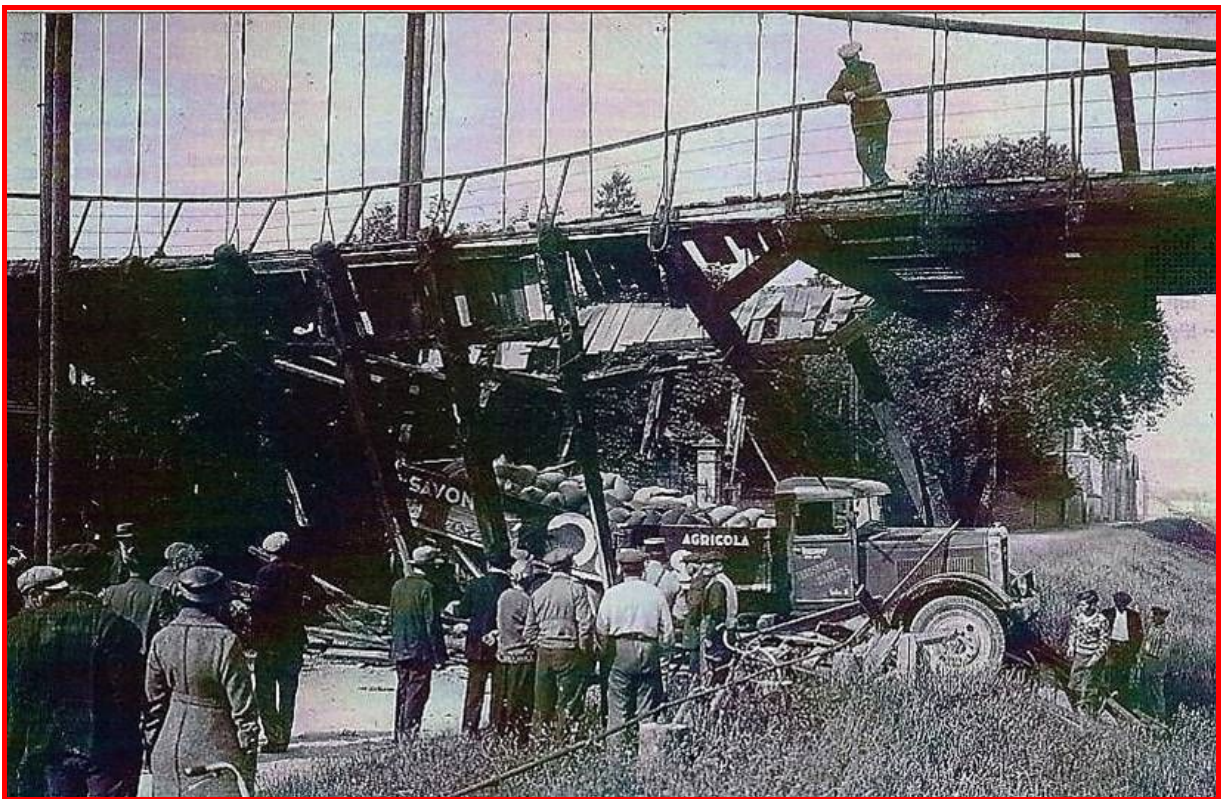
ACCIDENT DE MAI 1934

Un curieux accident à Gray  
provoque la rupture d'un pont suspendu



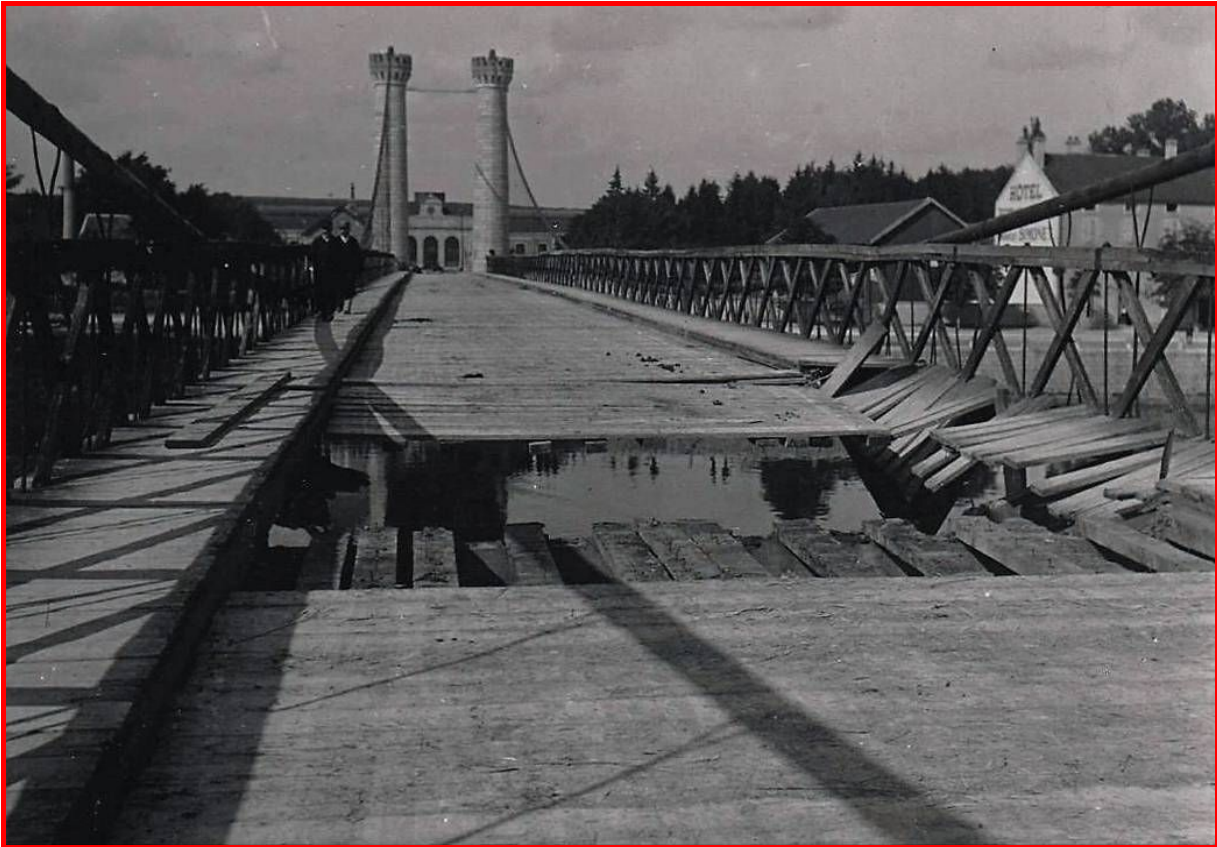
A Gray (Haute-Saône), un pont suspendu a cédé sous le poids d'un camion lourdement chargé. Le chauffeur eut la chance de voir son pesant véhicule s'arrêter sur la berge alors qu'il avait tout danger de tomber dans la Saône.





Deux autres vues de l'accident de 1934

Ces accidents entraînent des suspensions provisoires de mon activité.



# LE DEBUT DE MA FIN:

AU NOM DE LA PATRIE EN DANGER

Le 15 juin 1940 afin de ralentir l'avancée de l'armée allemande, les soldats du génie français installent des charges explosives. A 13H30 dans un fracas étourdissant, une douleur vive s'empare de moi, et d'un coup je me retrouve amputé d'un tiers de mon corps.

## DELIBERATIONS DU CONSEIL GENERAL EN 1941

**Ouvrages d'art.** — Dans ce domaine, les opérations militaires ont eu des conséquences désastreuses.

21 ponts ont été détruits ou détériorés dans le département.

Numéro de référence à la carte	Route ou chemin	Rivière ou canal	Communes	Description sommaire de l'ouvrage détruit	Destructions opérées
15	D. 2	Saône canalisée	Gray.	Pont suspendu de 159 m. d'ouverture.	Tablier détruit sur 50 mètres.



Une partie du pont détruit : Ce qu'il reste du tablier et les filins qui pendent.

TOUT N ETAIT PAS ENCORE PERDU !!

Bien conscientes de ma vétusté et de mon incapacité à satisfaire les besoins de la circulation moderne, les autorités départementales envisagèrent de me refaire une beauté. Le coût de ma réfection et mon élargissement fut discuté lors de la session de février 1941.

La reconstruction du pont suspendu de Gray ne doit pas être envisagée de même façon que celle des autres ponts, en ce qui concerne la participation du département.

Ce pont démoli au cours des événements de guerre a une largeur de chaussée de 4 m. 50, entre trottoirs de 1 m. 05. Il paraît désirable de porter la largeur de la chaussée à 5 m. 50.

Dans son rapport du 31-12-40 M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées faisait remarquer que le département devrait supporter la dépense relative à l'élargissement correspondant, estimée à 350.000 francs.

A ce moment là, j'avais encore l'espoir, de voir mon image entière se refléter dans les yeux de ma fiancée la Saône lorsque la guerre cesserait.



CONDAMNE A MORT :

La sentence finale à mon égard fut prononcée lors de la session du conseil général d'octobre 1945.

Le Conseil Général de la Haute-Saône.

Considérant qu'il existe à Gray un seul pont de pierre, en cours de réfection, et un pont suspendu, ce dernier détruit par les Allemands, et non encore réparé;

Ce pont situé en face de la gare S.N.C.F. et de la gare d'eau, relie deux routes nationales séparées par la Saône, rivière navigable et flottable;

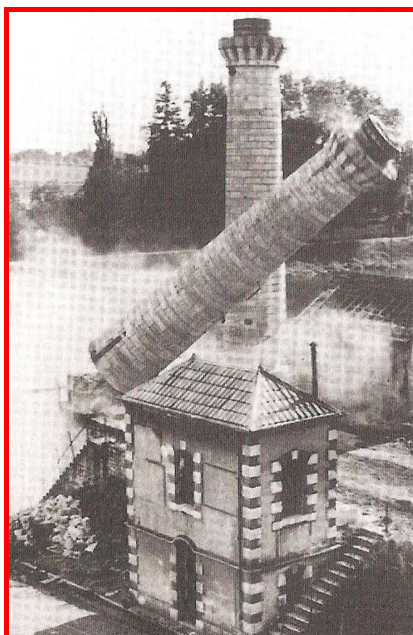
Considérant qu'il serait de toute nécessité de remplacer ce pont détruit par un pont de pierre ou de ciment armé, cela dans l'intérêt du trafic de la gare et de la circulation sur deux routes nationales, et, le cas échéant, dans un intérêt stratégique;

Emet le vœu :

et demande à M. le Ministre des Travaux publics de faire prescrire en charge par l'Etat, l'établissement de ce pont en pierre ou en ciment armé, en remplacement du pont suspendu détruit.

(Adopté.)

Dès lors débuta pour moi une longue période d'inutilité pendant laquelle mes organes principaux eurent à souffrir des affres du temps Cette lente agonie s'acheva en 1951 lorsque mes piliers furent dynamités. C'est donc ainsi que mon cœur, qui fut aussi celui de ce quartier, cessât de battre définitivement.



# MEMOIRE COLLECTIVE :

De nos jours grâce à la magie des photos et aux témoignages de celles et ceux qui m'ont connu, je suis encore présent dans les mémoires. Gardez donc de moi ce souvenir d'un temps où du haut de mes piliers je contemplais la Saône.



Souvenez vous encore du temps béni ou j'étais utile à toutes et tous.



Merci à tous vos aieux Arco-Graylois, ce fut entre eux, la Saône, et moi une belle histoire !



# MEMOIRES DU PONT SUSPENDU

Les extraits d'articles de presse contenus dans ce dossier proviennent des archives de quotidiens nationaux et régionaux

Certains documents sont extraits des registres de délibérations du conseil départemental de la Haute-Saône.

Les photos, cartes postales du pont suspendu sont extraites de la banque d'images parues dans le groupe Gray Arc Hier et aujourd'hui.

Découpage, mise en pages et textes additionnels : Claude Janniot

Dossier réalisé en JUILLET 2019.



