

Document du mois

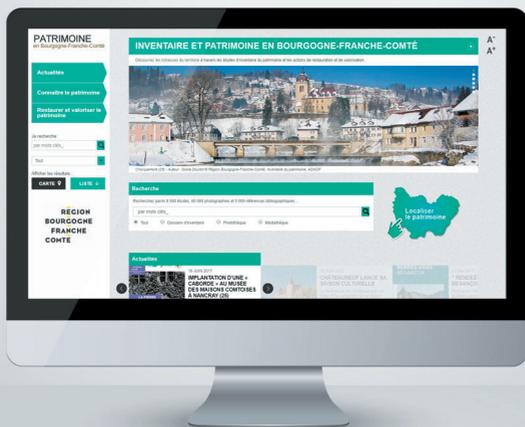
Septembre
2019

À quoi ressemblait la Saône navigable à la fin du XVIII^{ème} siècle ? L'inventaire de Thomas Dumorey, 1779

À l'occasion des Journées européennes du patrimoine 2019, les Archives départementales de la Côte-d'Or et le service Inventaire et Patrimoine de la Région Bourgogne-Franche-Comté s'associent pour présenter un document d'archive unique : le *Mémoire au sujet de la navigation sur la rivière de Saône* rédigé par Thomas Dumorey, ingénieur des États de Bourgogne, en août 1779. Ce document dresse un inventaire de la rivière et apporte un éclairage significatif pour l'étude menée par la Région depuis 2016 sur la Saône navigable en Bourgogne-Franche-Comté. L'exemple de deux ponts, à Gray (Haute-Saône) et à Seurre (Côte-d'Or), permet d'analyser concrètement l'intérêt d'un tel document.

*Fait et clos à Estrois, le 30. août 1779.
Signé : Thomas Dumorey. S.*

LE PATRIMOINE EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ, *une riche expérience immersive...*



+ DE 10 000

**DOSSIERS
HISTORIQUES
SUR LE PATRIMOINE
RÉGIONAL**

Mais aussi

UNE PHOTOTHÈQUE DE

**+ DE 100 000
IMAGES**

Ainsi qu'une

**MÉDIATHÈQUE
DE
5 000
RÉFÉRENCES**

C'est aussi des Galeries photos



Des découvertes virtuelles...



L'ensemble des données produites par service Inventaire et Patrimoine est consultable en ligne sur le portail patrimoine de la Région :
patrimoine.bourgognefranche-comte.fr

QU'EST-CE QUE L'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL ?

Le service Inventaire et Patrimoine de Bourgogne-Franche-Comté a, depuis plus de 50 ans, pour mission principale de recenser, d'étudier et de faire connaître le patrimoine de la région.

Le service est composé d'une équipe pluridisciplinaire de chargés de recherches, de photographes, d'un cartographe, de gestionnaires de données et d'une chargée de valorisation.

Véritable outil de connaissance du territoire, l'inventaire s'intéresse à tous les biens façonnés par l'homme, qu'ils soient mobiliers ou immobiliers, sur l'ensemble du territoire, « de la petite cuillère à la cathédrale » selon l'expression désormais consacrée.

L'inventaire possède une méthodologie de recherche qui lui est propre, associant analyse des archives et repérage *in situ*, pour servir une expertise qui bénéficie aux particuliers comme aux collectivités cherchant à mettre en valeur ou à restaurer leur patrimoine.

Assurée par des chercheurs professionnels, historiens et historiens de l'art, la recherche se concentre sur l'étude du patrimoine existant, en prenant en compte l'état et le lieu dans lesquels les œuvres se trouvent et dans des limites chronologiques qui vont de 400 ans après J.-C. à 30 ans avant la date de l'enquête.

Afin de conserver intacte la mémoire des éléments étudiés, au delà des recherches historiques menées par les chercheurs, une campagne de sauvegarde par l'image est planifiée au cours de chaque enquête. Elle est réalisée par la photographie et l'illustration (carte, plan, schéma) de façon à conserver un maximum d'informations.

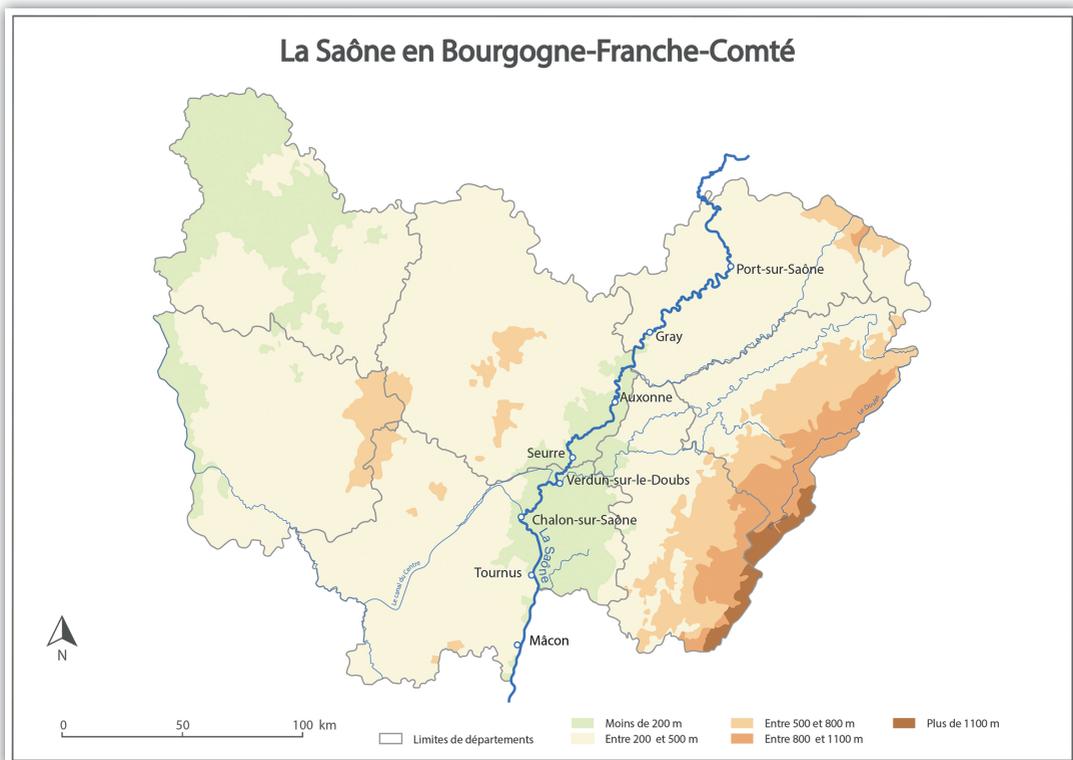
Le fonds documentaire collecté depuis plusieurs années se poursuit et permet aujourd'hui de :

- révéler le patrimoine vernaculaire, notamment le patrimoine rural,
- porter un intérêt sur le patrimoine technique, industriel, contemporain,
- mettre des mots et des images sur la construction d'un territoire et de son histoire,
- apporter une expertise au service des territoires et de ceux qui assurent la gestion et participent à la sauvegarde du patrimoine.

L'ÉTUDE DE LA SAÔNE NAVIGABLE

Principal affluent du Rhône et longue de près de 500 kilomètres, la Saône forme un trait d'union historique entre les deux anciennes régions administratives de Bourgogne et de Franche-Comté et constitue depuis toujours un marqueur territorial fort.

L'objectif de l'étude sur le patrimoine de la Saône navigable en Bourgogne-Franche-Comté est d'analyser les témoins de l'anthropisation de la rivière et de déterminer les conséquences architecturales et paysagères de sa canalisation. Dans ce contexte, le façonnage du cours d'eau (ouvrages liés à la canalisation et autres aménagements de la voie d'eau) et celui des abords et des rives (aménagements portuaires, points de franchissement, impacts et conséquences de la canalisation de la rivière sur les communes et bourgs limitrophes) sont pris en compte.



Carte

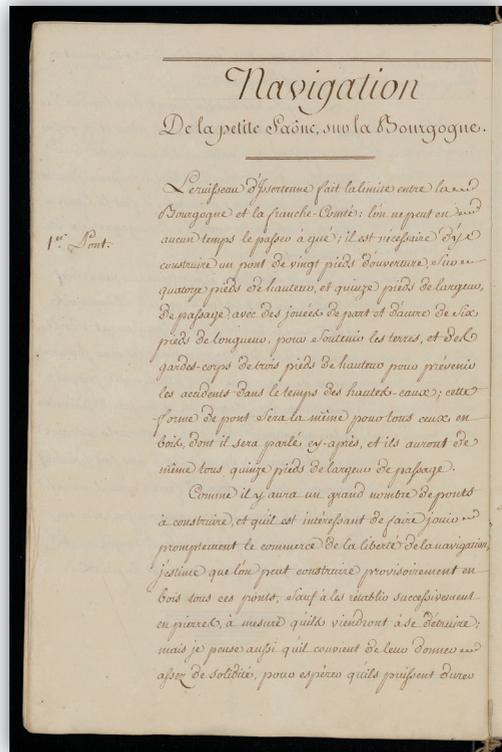
©Pierre-Marie Barbe-Richaud, service Inventaire et Patrimoine,
Région Bourgogne-Franche-Comté

L'APPORT DES DOCUMENTS D'ARCHIVES : L'EXEMPLE DU MEMOIRE DE THOMAS DUMOREY

À une époque où les voies de communication terrestres sont encore peu sûres et en l'absence de voiture de grande capacité, les voies navigables sont vues comme des axes de transports commerciaux primordiaux aux XVIII^e et XIX^e siècles.

L'essentiel des travaux d'amélioration de la navigation sur la Saône démarre au début du XIX^e siècle, notamment grâce à la création en 1835 d'un Service Spécial de la Saône. Les sources étudiées datent donc principalement des XIX^e et XX^e siècles.

En dressant un état des lieux précis et détaillé de la rivière avant ces aménagements, le rapport de 1779 de l'ingénieur Thomas Dumorey (1717-1782) est donc un document clé dans le cadre de cette étude. C'est un jalon qui donne à la fois un état de la rivière à la fin du XVIII^e siècle et qui propose un programme de travaux pour l'améliorer. Il « illustre les façons de penser nouvelles des ingénieurs qui désormais pressentent ce que pourra être un futur aménagement du territoire qui transcende les limites provinciales¹. »



¹ Lamarre, Christine, Sidot, Francis. Les réparations de Saône selon l'expertise de Thomas Dumorey (1779). Dans *La Saône, axe de civilisation*. Dir. Jean-Paul Bravard, Jean Combier et Nicole Commerçon, Lyon : PUL, 2002, p. 415-424.

Thomas Dumorey est ingénieur en chef des États de Bourgogne. C'est à bord d'un bateau à rames qu'il descend la rivière de Gray, en Haute-Saône, jusqu'à l'île Barbe, à Lyon, en 1779. Ce voyage s'inscrit pleinement dans les préoccupations de l'époque : en effet, l'idée de construire des canaux pour relier les différents bassins est alors en effervescence et plusieurs projets, particulièrement en Bourgogne, sont déjà échafaudés pour relier la Seine à la Saône et la Loire à la Saône. Ainsi Émiland Gauthey (1732-1806), devenu ingénieur en chef des États de Bourgogne à la mort de Dumorey, travaille très tôt au projet du canal du Charolais – canal du Centre –, établissant la jonction entre la Loire à Digoïn et la Saône à Chalon-sur-Saône et terminé en 1794. Les projets pour le canal de Bourgogne, permettant de relier la Seine et la Saône n'ont pas manqué et au début du XVIII^e siècle, son tracé est validé grâce au *Mémoire* de l'entrepreneur Abeille (1727) [AD21] ; mais les travaux ne sont pas lancés avant 1773.

À l'aube du XIX^e siècle, la Saône est un axe fluvial majeur dont la navigation présente pourtant de multiples entraves. Que ce soit au niveau du chemin de halage, souvent peu praticable et sur lequel les riverains empiètent, ou au niveau des usages de la rivière, notamment des moulins, il existe de nombreux obstacles à franchir ou à contourner pour un bateau.

Ce rapport est d'un grand intérêt historique car il décrit une rivière plus proche de son état naturel, marquée par ses hauts-fonds et les arbres qui gênent la navigation.

Il livre également de précieuses informations sur les ouvrages d'art qui franchissent la rivière et sur ceux qu'il conviendrait de construire, en particulier sur le chemin de halage, pour passer les nombreux cours d'eau qui se jettent dans la Saône (ponceaux).

MEMOIRE,

Au Sujet de la Navigation sur la
Riviere de Saône.

30. aoust. 1779.



Mess. les Elus Généraux des Etats
du Duché de Bourgogne, m'ayant ordonné de visiter les
chemins du hallage du cours de la Saône dans toute l'étendue
de la dépendance des Etats généraux du Duché
de Bourgogne; de dresser procès-verbal de l'état actuel de
ces chemins, et de ce qui occasionne les plaintes qui ont
été portées au Conseil du Roi; et de donner l'estimation
de ce qui conviendrait de faire pour rendre ces chemins
meilleurs, s'il étoit possible; le tout relativement au
commerce et au Service des voitures publiques: j'ai cru
que pour remplir complètement ces objets; il étoit le plus
important de réunir dans un seul et même écrit tout ce
qui a rapport à la navigation sur toute l'étendue de cette
rivière. Ce point est d'autant plus important, qu'il est certain
qu'il existe une relation nécessaire entre l'activité du
commerce sur la grande Saône, et celui de la partie de

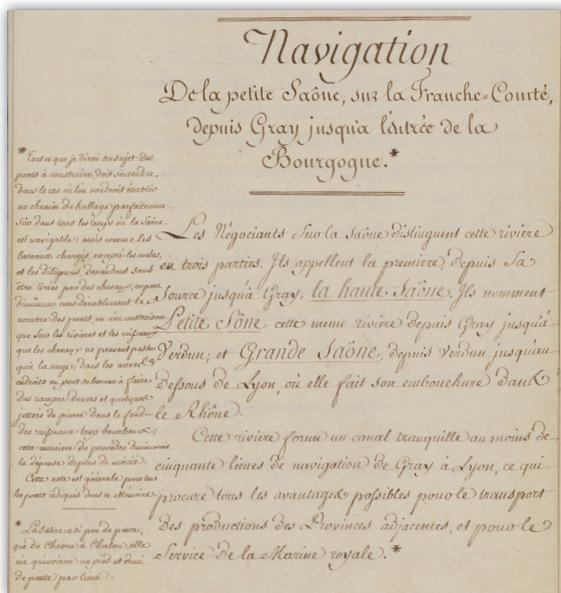
LES PONTS : DEUX EXEMPLES EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

Il existe peu de ponts sur la Saône avant le XIX^e siècle. L'ingénierie n'est pas encore suffisamment avancée pour garantir leur résistance aux aléas de la rivière et leur présence est d'ailleurs souvent considérée comme un obstacle à la navigation (arche marinière² pas assez haute, absence de banquettes de halage, etc.). Le passage de la rivière se fait alors généralement par bacs.

Force est de constater que les contraintes techniques et financières sont souvent des freins à la construction de tels ouvrages. Une grande partie des ouvrages de franchissement a donc été construite à partir du XIX^e siècle et beaucoup de ponts ont aussi été reconstruits après la Seconde Guerre mondiale.

Néanmoins, les éléments déjà décrits dans le rapport de Dumorey peuvent permettre de dater certains ouvrages. Des recherches archéologiques ont par ailleurs contribué à révéler des fondations très anciennes, comme pour le pont Saint-Laurent à Chalon-sur-Saône (époque romaine).

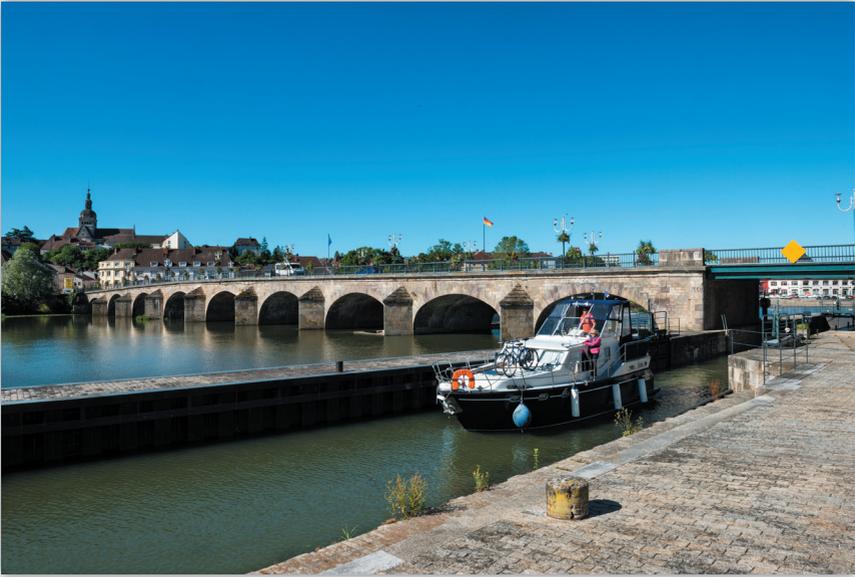
Le 7 août 1779, Thomas Dumorey débute son inspection de la rivière depuis Gray.



Archives départementales de la Côte-d'Or, C 4461

² Arche d'un pont ouverte à la navigation, soit dans un sens soit dans les deux. Les arches sont numérotées en partant de la rive gauche.

Pont de Gray



Vue générale du pont et de l'écluse marinière, Gray (70)
© Jérôme Mongreville, service Inventaire et Patrimoine,
Région Bourgogne-Franche-Comté

« Le pont de Gray est construit en pierres et est composé de 11 arches de différentes ouvertures ; l'arche marinière est la quatrième du côté opposé à la ville. Son entrée où se porte le courant est gênée par une isle qui l'avoisine de fort près. Il convient de couper une partie de cette isle pour rendre le courant plus directe et le passage du pont moins dangereux pour les radeaux qui descendent de la haute Saône. »

*Pont et Passage
de Gray.*

*Le pont de Gray est construit en pierre, il est
composé de onze arches de différentes ouvertures ;
l'arche marinière est la quatrième du côté opposé à la
ville. Son entrée où se porte le courant, est gênée
par une isle qui l'avoisine de fort près. Il convient
de couper une partie de cette isle pour rendre le
courant plus directe et le passage du pont moins
dangereux, pour les radeaux qui descendent de la
haute Saône. Cette opération est d'autant plus*

L'existence d'un pont en bois est attestée dès le XIII^e siècle. Il est reconstruit en pierre et prolongé de passerelles en bois à chaque extrémité pour accéder aux rives au XIV^e siècle.

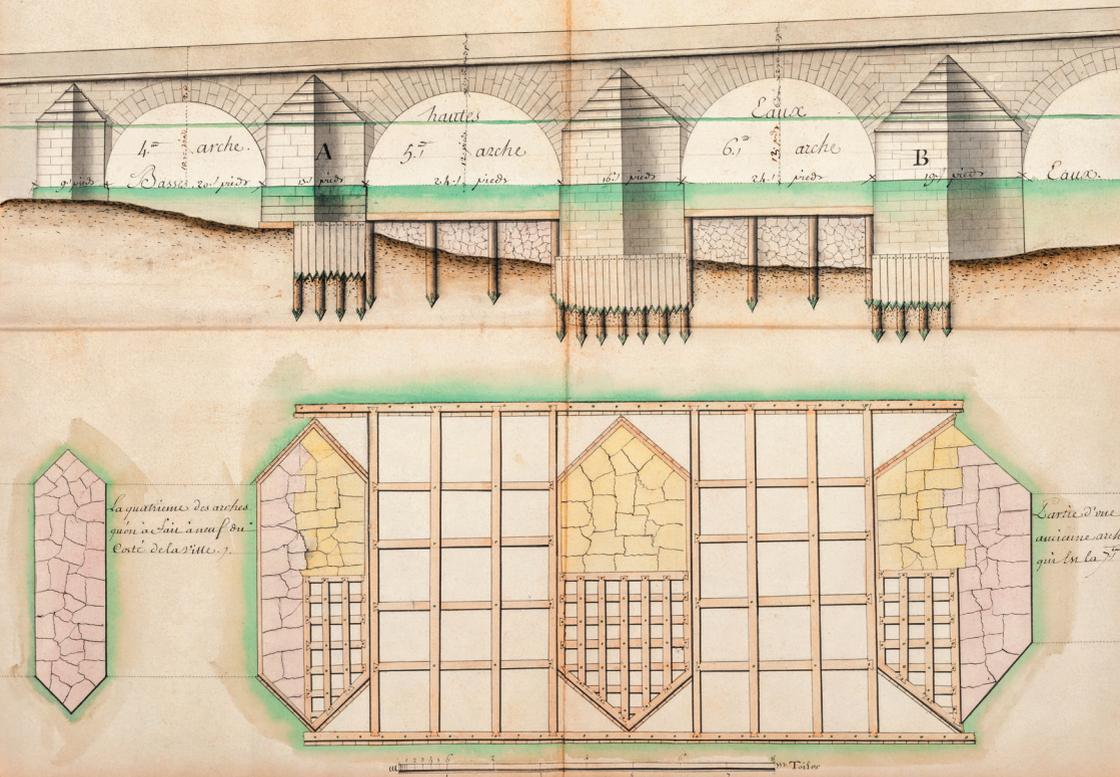
En 1357, le pont est détruit, emporté par les glaces, et sera rebâti entre 1358 et 1407. À cette occasion, le duc de Bourgogne, Philippe de Rouvres, accorde aux Graylois de percevoir les droits de péages. Ces droits doivent assurer les frais d'entretien du pont. Mais, à peine achevé, le pont est à nouveau emporté en 1407 par les glaces et les inondations. S'ensuit une période où l'édifice sera maintes fois réparé : en 1554, le maire de la ville, Jean Hugon, décide d'entreprendre des travaux de rénovation et l'ingénieur Claude Flamand, mandaté par la ville, entame de lourds travaux de consolidation entre 1603 et 1613. Au XVII^e siècle, le port se situait au pied de ce pont sur la rive gauche de la Saône et les bateaux s'amarraient le long d'un quai qui a disparu.

1647 est la date de construction retenue pour le pont de Gray. À la suite d'un arrêt du parlement de Dole, les échevins et les notables de la ville ont le droit de lever un impôt destiné aux frais de réparation et d'entretien de l'ouvrage.

En 1695, le pont est en partie rebâti, travaux menés sous la responsabilité de l'ingénieur Robelin. L'ingénieur Jean François de Légouthail entreprend de nouveaux travaux entre 1735 et 1742. En 1745, la ville fait appel à Jean Querret³, ingénieur des Ponts et Chaussées de la province de Franche-Comté, pour entamer des réparations.

³ Outre le pont de Gray, l'ingénieur participa aux travaux de construction et de restauration des ponts en pierre de Port-sur-Saône et de Scey-sur-Saône au XVIII^e siècle.

A. B. 5.^e Et 6.^e à construire à un seul anneau, au joignant des 4. que l'on vient de faire du costé de la Ville. & de l'égouttail.



Plan et élévation des 5^e et 6^e arches en ruines
 du pont de Gray (entre 1735 et 1742), par De Le Gouthail.
 Archives départementales de Haute-Saône, 36 S 2
 © Jérôme Mongreville, service Inventaire et Patrimoine,
 Région Bourgogne-Franche-Comté

Mais face à l'ampleur des travaux, les notables de la ville préfèrent une reconstruction du pont et confient les travaux à Querret. Il bâtit sept nouvelles arches en pierre, qui sont toujours en place.

En 1785, le pont est prolongé de quatre nouvelles arches (suppression de la passerelle en bois) dont une arche marinière lors de la création d'une écluse et d'un chemin de halage sur la rive droite. La passerelle en bois sur la rive gauche est définitivement supprimée dans le premier quart du XIX^e siècle, lors de l'assèchement d'un bras de la Saône.

Dans son rapport, Thomas Dumorey constate que la traversée de Gray est périlleuse du fait de la présence d'une digue en pierre qui crée une chute de 1,95 mètre juste après le pont ; cette difficulté contraint les mariniers à traverser toute la rivière pour franchir un étroit pertuis à proximité des grands moulins.

Au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, des travaux d'élargissement du pont sont entrepris, notamment pour permettre le passage d'un tramway et la construction de trottoirs.

Après la construction de la nouvelle gare de chemin de fer à Arc-lès-Gray, et afin de faciliter les déplacements de la population, un second pont, suspendu, est érigé en aval du pont de pierre, au XIX^e siècle.



*Vue actuelle des quais Villeneuve et de la Mavia depuis le Pont de Gray
© Jérôme Mongréville, service Inventaire et Patrimoine,
Région Bourgogne-Franche-Comté*

Au cours de la Seconde Guerre mondiale, le pont est détruit par deux fois. Le 15 juin 1940, l'armée française détruit trois arches pour freiner l'avancée des troupes allemandes. L'édifice est réparé provisoirement le 24 juin. Enfin, le 11 septembre 1944, les soldats allemands font exploser une arche pour ralentir la percée des soldats alliés. Il est reconstruit temporairement en bois.

Aujourd'hui, le pont se compose de 10 arches maçonnées en pierre de taille ; il est prolongé par une passerelle métallique (longue d'une travée) au-dessus de l'écluse à sas. Les parapets sont en fonte et datent du XIX^e siècle ; ils proviennent des forges de Varigney (Haute-Saône).



Détail des piles à bec
© Sonia Doulot, service Inventaire et Patrimoine,
Région Bourgogne-Franche-Comté



Vue aérienne de la ville basse de Gray et de ses deux ponts.
© Jean-Pierre Bévalot, Région Bourgogne-Franche-Comté

Pont de Seurre

Pont
Épavage de Seurre.

On vient de construire à Seurre un Pont en charpente, qui est porté en partie sur les piles de l'ancien pont de pierres que l'on a exhaussés. L'arche murinière est la seconde du côté de la ville; son entrée est un peu gênée par la proximité d'une assez grande isle; dont il seroit à propos de couper une partie.

Archives départementales de la Côte-d'Or, C 4461



« L'on vient de construire à Seurre un pont en charpente qui est porté en partie sur les piles de l'ancien pont de pierre que l'on a exhaussés [sic]. L'arche marinière est la seconde du côté de la ville ; son entrée est un peu gênée par la proximité d'une assez grande île, dont il serait à propos de couper une partie ».

L'ouvrage en bois que décrit Thomas Dumorey est celui qui vient d'être construit par Pierre-Joseph Antoine en 1778. Il remplace un bac qui assurait jusqu'alors la liaison Dijon-Seurre, les différents ouvrages précédents ayant connu bien des vicissitudes. Ce pont sera lui aussi emporté en 1812.

Archives départementales de la Côte-d'Or, C 3883-1 Route n ° 20
(vers 1760), on voit le bac mis en place jusqu'en 1778



D'après les premiers éléments d'archives connus, un pont de bois est établi en 1617 pour Roger de Bellegarde, gouverneur de Bourgogne. En 1710, à la suite de fortes inondations, il est nécessaire de faire reconstruire ce pont. Il faut maintenir une liaison sur cet axe important de circulation et de commerce entre Dijon, la Franche-Comté et la Bourgogne du sud. Plusieurs projets sont alors étudiés : ceux des architectes Rolley et Martin de Noinville et celui de l'ingénieur des Ponts et Chaussées de la Province, Pierre Morin. Toutefois, la largeur de la Saône, l'instabilité du fond et l'importance des crues dissuadent les entrepreneurs et aucun adjudicataire ne souhaite se lancer dans de tels projets à cause des difficultés de construction à prendre en compte.

Le prince de Condé, gouverneur de la Bourgogne, fait alors appel à Jacques Gabriel⁴, Premier ingénieur du royaume, qui dessine un premier projet daté du 12 avril 1724, inspiré d'un pont qu'il a construit à Blois. En juillet 1727, les travaux, basés sur un projet modifié, sont adjugés à l'entrepreneur Linassier mais en 1731, trois arches du pont s'effondrent. Jacques Gabriel fait un nouveau projet auquel participe l'architecte Pierre Le Mousseux. Ce n'est qu'en 1738 que Jean Thomas, architecte-voyer de Chalon-sur-Saône, accepte de faire les travaux, mais, en 1740, le pont en construction est sérieusement endommagé par une crue, et le chantier abandonné. Plus aucun élément antérieur ne put être réutilisé.

Au cours du XIX^e siècle et grâce aux progrès techniques, l'ouvrage est reconstruit : au tablier en bois a succédé un tablier métallique réalisé par les usines Schneider. La construction du pont en béton actuel, à un autre emplacement, un peu plus en aval, intervient dès 1965. Il est intéressant de remarquer que l'on peut toujours voir les vestiges de l'ancienne culée du pont, rive droite.

⁴ Sur ce sujet, voir : Beauvalot Yves, Jacques Gabriel et la reconstruction du pont de Seurre (1722-1740). *Mémoires de la Commission des Antiquités de la Côte d'Or*. t. XXXIII (1982-1983), p. 311-383.



*Vestiges de la culée de l'ancien pont de Seurre, rive droite de la Saône.
© Thierry Kuntz, service Inventaire et Patrimoine,
Région Bourgogne-Franche-Comté*





*Vue d'ensemble de l'emplacement de l'ancien pont de Seurre.
On aperçoit les quais à gradins, à droite.
© Thierry Kuntz, service Inventaire et Patrimoine,
Région Bourgogne-Franche-Comté*



Seurre : le nouveau pont en béton,
situé plus en aval.
On aperçoit en arrière-plan la culée
de l'ancien pont.

© Thierry Kuntz, service Inventaire et
Patrimoine,
Région Bourgogne-Franche-Comté



Seurre : le nouveau pont en béton,
situé plus en aval.

© Thierry Kuntz, service Inventaire et
Patrimoine,
Région Bourgogne-Franche-Comté



Présentation des armoiries de
la Région Bourgogne-Franche-
Comté, 12 juillet 2017 à
Saint-Jean-de-Losne (21)
© crédit : Vincent Arbelet

Textes :

Aurélie Lallement et Guillaume Gézolme,
service Inventaire et Patrimoine, Région Bourgogne-Franche-Comté