



L'histoire d'un double échec : Gray au XIXe siècle

Catherine Vuillermot

► To cite this version:

Catherine Vuillermot. L'histoire d'un double échec : Gray au XIXe siècle. Jean-Claude Daumas; Pierre Lamard; Laurent Tissot. Les territoires de l'industrie en Europe (1750-2000), Presses universitaires de Franche-Comté, pp.341-362, 2007, Les Cahiers de la MSHE, 978-2-84867-178-9. hal-03250026

HAL Id: hal-03250026

<https://univ-fcomte.hal.science/hal-03250026>

Submitted on 4 Jun 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'histoire d'un double échec : Gray au XIX^{ème} siècle

Catherine VUILLERMOT

Le nom de Gray, petite ville de Haute-Saône, à équidistance de Besançon, Dijon, Dole, Vesoul, et Langres, n'a plus vraiment de résonance économique positive aujourd'hui, même pour les Comtois, à la différence de Sochaux (Peugeot), Morez (lunetterie) ou Morteau (horlogerie). Pourtant, la loi du 20 octobre 1830 en faisait l'un des quatre ports français régulateurs du prix des grains à hauteur des métropoles de Paris, Lyon et Marseille. C'était alors un territoire économiquement dynamique.

L'activité portuaire débute à la fin du Moyen Age. La prospérité commence dans les années 1760, car un arrêt royal supprime les droits perçus sur les grains circulant sur la Saône¹. Gray, centre de batellerie, de commerce des grains et de meunerie – des activités interdépendantes – n'a pas réussi à former un district commerçant alors même que la ville avait une spécialisation marquée². On aurait pu s'attendre au développement de synergies. Or, on ne peut que constater l'échec de la cristallisation d'un territoire spécialisé sur la base de la batellerie et de la minoterie. Sans tomber dans le détermi-

-
1. Abbé GATIN et abbé BESSON, *Histoire de la ville de Gray et de ses monuments*, Paris, Firmin-Didot, 1892. p. 454. Arrêt royal de mai 1763.
 2. C. CROUCH, P. LEGALES, C. TRIGILIA, H. VOELZKOW, *Local Production Systems in Europe: Rise or Demise?*, Oxford University Press, 2001. F. PYKE, W. SENGENDERGER, *Industrial Districts and Local Economic Regeneration*, Genève, ILS, 1992.

nisme, tous les ingrédients étaient disponibles, mais la mayonnaise n'a pas pris... Peut-être a-t-il manqué un tour de main, bref des acteurs plus offensifs ? Un siècle plus tard, à la veille de la première guerre mondiale, Gray est une ville sans industrie et dont le commerce a quasiment disparu.

Il s'agit d'étudier l'histoire d'un double échec : comme ville commerçante et accessoirement comme centre industriel avorté. Étudier un échec peut se révéler éclairant car on cherche à comprendre pourquoi et comment le processus s'est enrayé, en faisant la part dans l'explication de l'échec des facteurs endogènes et exogènes. Si on insiste sur le rôle des transports dans la réussite ou l'échec des entreprises³ pourquoi ne pas faire la même chose pour les villes, surtout quand elles ont vécu du commerce ? Que dire aussi de la régulation du territoire par ses principaux acteurs ? Et tout d'abord du rôle, plus ou moins déterminant, que l'on peut attribuer aux acteurs. On peut s'interroger aussi sur cette question fondamentale que constitue la hiérarchie des acteurs. Les objectifs de l'Etat n'étaient peut être pas en adéquation avec ceux de la municipalité. Quant aux acteurs puissants qu'étaient les compagnies ferroviaires, ils ont choisi de se détourner de la localité comtoise au profit d'autres centres. Il semble cependant peu probable que l'échec soit uniquement d'origine exogène. Il faut donc, entre autres, étudier les équipes municipales et leurs politiques ainsi que les rivalités villageoises avec Arc qui occupe la rive droite de la rivière et vit aussi du port.

I. De la prospérité aux difficultés économiques

1. Un brillant potentiel ?

a) Une bonne réputation économique

Un mémoire de l'an XIII portant sur le port prétend qu'il « a été le siège d'un commerce considérable dans les temps les plus reculés... (et qu'il) occupe 1 500 familles, 6 000 bras, 2 000 chevaux, 800 voitures, 1 000 bateaux en année commune »⁴. L'annuaire de la Haute-Saône de 1815 est enthousiaste à propos du port qualifié « d'un des premiers ports de la navigation intérieure » et de l'activité économique locale. « Son établissement le plus important et l'un des plus magnifique que la France possède en ce genre, c'est un moulin

3. P. FRIDENSON, *Conclusion*, p. 331 in J.-C. DAUMAS (dir.), *Les systèmes productifs dans l'Arc jurassien : acteurs, pratiques et territoires*, Besançon, coll. Cahiers MSH, PUFC, 2004.

4. Archives Départementales de la Haute-Saône (ADHS). M51, Mémoire an XIII.

à farine » qui offre « de quoi nourrir entre 56 et 100 000 personnes par jour »⁵.

Vers 1830, certains prétendent qu'on pouvait « traverser la Saône en enjambant les bateaux si nombreux qu'ils cachaient le lit de la rivière »⁶. À la fin du siècle, on vante encore : « la laiterie de Corneux, qui peut prendre rang parmi les grandes industries agricoles françaises »⁷. Le lait, stérilisé, est vendu ensuite à Paris, témoignage de l'importance du commerce graylois. Quant aux Grands Moulins, « leurs 365 fenêtres sont connues au loin dans la contrée.... Ces établissements (sont) les plus remarquables de ce genre qui existent en France »⁸.

b) Des infrastructures de transport très complètes

En effet, si on se place dans une logique déterministe, Gray semblait tout avoir pour réussir et susciter des implantations industrielles. Des demandes sont faites pour établir un véritable port en 1790 puis, de nouveau, à partir de 1808-1809⁹. La requête au préfet prétend alors que le port « mériterait... d'être assimilé aux autres ports de première classe tels que Lyon, Avignon, Arles »¹⁰. La première pierre du quai Villeneuve¹¹ est posée en 1824. Au Nord et en amont, la Haute-Saône non navigable, entre Gray et Verdun ce que les bateliers nomment la petite Saône, puis de Verdun à Lyon, la grande Saône et enfin le Rhône qui mène à la mer. La ville occupe alors une position stratégique. Dès 1835, un bateau à vapeur assure le service Gray-Châlon. Ainsi, les marchandises, mais aussi les individus utilisent la voie d'eau¹².

À partir des années 1840¹³, les notables locaux agissent en vue d'obtenir que la ville devienne un nœud ferroviaire important. Une souscription est même lancée pour cela en 1841. La gare est inaugurée en 1857¹⁴. Non seulement Gray est le point de raccordement entre la voie ferrée et la rivière, mais c'est aussi une des plus im-

5. Annuaire de la Haute-Saône pour 1815. Respectivement p. 215, 87 et 205.

6. ADHS. 1 J 338. Vers 1830.

7. J. SICARD, *Franche-Comté*, 1897, p. 147.

8. J. SICARD, *Op. cit.*, p. 144.

9. ADHS. 241 S 18.

10. M. RENAUD, *Grandeur et déclin d'un port fluvial, Gray*, DES de géographie, Université de Franche-Comté, 1950, p. 102.

11. ADHS. 241 S 18. Pour plus d'informations. Il porte le nom du préfet de l'époque.

12. B. LESUEUR, *La grande batellerie : 150 ans d'histoire de la Compagnie Générale de Navigation, XIX^{ème}-XX^{ème} siècles*, Conflans Saint-Honorine, La Mirandole, 1996.

13. ADHS. 24 J 1. Archives de la chambre de commerce, entre autres, la séance du 3 mars 1844.

14. Abbé GATIN et abbé BESSON, *Op. cit.*, p. 589.

portantes stations de transit entre le réseau de l'Est et celui du PLM, ce qui en fait un point stratégique. En 1871, une ligne régulière fonctionne avec trois aller-retours voyageurs et plusieurs pour les marchandises pour Nancy. En outre, on peut rejoindre Paris quatre fois par jour pour les voyageurs et six fois pour les marchandises. En quittant ainsi Gray à 21h on est dans la capitale à l'aube (5h20)¹⁵. Avec la République des liaisons sont envisagées avec Besançon, Vesoul...

A la fin du Second Empire, Gray est décrit comme un nœud routier avec la route impériale de Saint-Dizier à Lausanne, la route impériale d'Avallon à Combeaufontaine et trois routes départementales pour Besançon, Dôle et Dijon¹⁶. A l'échelle locale, la rivière n'a jamais été un véritable obstacle. En effet, en 1815, dans le département, seuls trois ponts de pierre traversent la Saône, dont un à Gray. En 1858, une société particulière est créée pour construire un pont suspendu et offrir ainsi un nouveau point de passage entre les deux communes¹⁷ et éviter un détour par le pont de pierre. Ainsi, Gray a un accès direct à la gare. Gray dispose de bonnes infrastructures de transport, indispensables pour la réussite économique, mais néanmoins pas suffisantes.

c) De bonnes infrastructures financières et commerciales

Dans l'analyse des districts industriels, certains auteurs se sont interrogés sur le rôle crucial des banquiers et sur le facteur indispensable à la réussite que constituait la présence de capitaux sur place¹⁸. En 1870, les commerçants peuvent obtenir des fonds auprès de la banque Jouart et Cie ainsi qu'auprès de la banque locale Révon et Fils¹⁹ alors que l'on réclame avec insistance une succursale de la Banque de France²⁰. A la veille de la guerre, la succursale de la banque de France²¹ est présente alors que le Crédit Lyonnais dispose désormais de deux agences, auxquelles s'ajoutent une de la Société Générale, une du Comptoir National d'Escompte et une de la Ban-

15. ADHS. 279 E 1410.

16. L. SUCHAUX, *Département de la Haute-Saône. Dictionnaire historique, topographique et statistique*, 1866.

17. Abbé GATIN et abbé BESSON, *Op. cit.*, p. 590.

18. M. LESCURE, « Entre ville et campagne : l'organisation bancaire des districts industriels. L'exemple du Choletais (1900-1950) », in J.-F. ECK et M. LESCURE (eds.), *Villes et districts industriels en Europe occidentale, XVIIème-XXème siècles*, Tours, CEHVI, Presses Universitaires de Tours, 2002, p. 101.

19. Annuaire de la Haute-Saône pour 1870.

20. ADHS. 24 J 2. Souhait de la chambre de Commerce, 1er octobre 1860, 19 août 1868 et 13 novembre 1882.

21. Abbé GATIN et abbé BESSON, *Op. cit.*, p. 756. Depuis 1885.

que Varin-Bernier de Bar-le-Duc²². Toutefois, les commerçants s'adressent aussi très fréquemment à des banques d'autres régions. Ainsi, en 1852, Ernest Lehideux, banquier parisien en tournée, constate que « Gray est initiée aux mystères les plus secrets des combinaisons et tarifs et d'échange. Les commerçants... reçoivent tous les jours des conditions fabuleuses, gigantesques de tous les banquiers... Paris lui-même n'est pas resté en arrière de ces offres séduisantes »²³.

Au cours de l'an X, les membres de la chambre de commerce et les élus municipaux s'associent pour demander une bourse du commerce²⁴. En 1838, c'est l'ouverture officielle de la chambre de commerce, la seule du département, et, en 1851, la réunion annuelle des négociants en grains est transportée de Champlitte à Gray, au café du commerce qui se transforme en une sorte de bourse des grains. Cette chambre de commerce se montre très active : demande de réduction des droits de navigation sur les céréales en 1839, en 1857, en 1865²⁵... En 1840, elle reste sceptique sur l'intérêt de la ligne Bordeaux-la Nouvelle-Orléans et préfère privilégier un départ de Marseille qui permettrait de faire parvenir les produits locaux jusqu'aux Etats-Unis²⁶. Cinquante ans plus tard, elle se soucie toujours du commerce à l'échelle mondiale, par exemple, en adhérant à la chambre de commerce d'Alexandrie²⁷.

Elle soutient le nouveau mode de transport des chemins de fer, tout en réclamant une plus importante desserte locale²⁸. Parallèlement, la chambre de commerce se plaint en permanence de la « toute puissance des compagnies »²⁹ ferroviaires. Cependant, les dirigeants se montrent assez typiques des dirigeants des chambres de commerce³⁰.

En outre, Gray est par tradition une ville de commerce. En effet, trois marchés par semaine attirent la population d'une cinquan-

22. Annuaire de la Haute-Saône pour 1914.

23. Lettre de Ernest Lehideux du 31 octobre 1852. Je remercie mon collègue mulhousien Nicolas Stoskopf de m'avoir fourni ce document.

24. ADHS. 279 E 1085.

25. ADHS. 24 J 2. 23 juin 1857, 13 mai 1859, 17 juillet 1865... En suivant l'évolution de la législation de la réduction des droits avec la loi du 29 mai 1845 à leur disparition avec la loi du 19 février 1880.

26. ADHS. 24 J 1. Chambre de commerce, séance du 19 janvier 1839.

27. ADHS. Delta 124 (49).

28. ADHS. 24 J 2. Critique contre la lenteur des travaux de la Compagnie de l'Est, 23 novembre 1856. Demande d'une ligne Gray-Besançon, 21 août 1859.

29. ADHS. 24 J 2. 30 août 1858.

30. C. LEMERCIER, *Un si discret pouvoir: aux origines de la chambre de commerce de Paris, 1803-1853*, Paris, La découverte, 2003.

taine de villages d'après un rapport de l'an III³¹. En 1801, le chiffre d'affaires des foires se monte à environ 300 millions de francs. L'importance des échanges commerciaux atteste de la présence de riches négociants et donc de capitaux éventuellement disponibles pour l'industrie.

Enfin, le transbordement fournit à Gray, une vaste diversité de matières premières et la plaine de Saône offre un vaste espace disponible pour construire, si besoin est, des sites productifs à proximité du port et de la gare. En conséquence, le potentiel local semble alors riche et complet : port, gare, réseau routier, banques, foires, chambre de commerce, magasins généraux³²...

La ville devient, malgré elle, un réceptacle économique, au vu des conditions techniques et du contexte de l'époque, ce qu'au XIX^e siècle, on aurait nommé « des causes du développement », en arguant d'une forme de déterminisme naturel et géographique.

2. Une réalité un peu moins rose

a) Evaluation du commerce

L'accroissement du trafic fluvial est effectif par le biais d'une transformation de la batellerie au début de la Révolution. En effet, la fabrication de bateaux moins massifs et moins coûteux³³ permet la navigation toute l'année. « Ce changement a doublé l'activité du commerce depuis 1789 ». Cette évaluation du sous-préfet, probablement largement surestimée, traduit toutefois un phénomène réel : Gray a profité des guerres impériales. 2 710 bateaux passent dans le port en 1809 et 1 480 deux ans plus tard³⁴. En 1907, 2 346 bateaux s'arrêtent encore à Gray, mais les chiffres ne doivent pas faire illusion. Vu l'essor général des échanges, c'est un résultat plus que modeste.

Les statistiques peuvent être plus précises avec des évaluations monétaires. En 1812, un rapport décrit le port comme « le grenier du Midi » avec un chiffre d'affaires de 4 à 5 millions de francs par mois³⁵. Sous la Monarchie de Juillet, 40 millions représente le seul

31. ADHS. Tableau des communes dans l'usage de fréquenter les marchés de Gray, Vendémiaire an III.

32. En 1872, la chambre de commerce soutient la création des Magasins Généraux pour renforcer les capacités de stockage de la commune. En 1893, le mouvement des marchandises atteint 16500 tonnes pour un chiffre d'affaires de 3,5 millions de francs.

33. Construction de bateaux en sapin et de plus petite taille.

34. ADHS. 279 E 1085. Enquête du 2 novembre 1811. Pour d'autres années voir ADHS, 241 S 18.

35. ADHS. 8 M 50, rapport de 1812.

montant du commerce des grains et, désormais, les transactions commerciales locales frôlent les 100 millions.

En 1824, le port de Gray expédie vers le Midi 1 250 bateaux auxquels il faut ajouter 950 radeaux de bois de marine et de merrain. En outre, le port a reçu 1000 bateaux à la remontée : cela témoigne d'un essor du commerce Sud-Nord, mais le trafic à la descente demeure largement prépondérant. La ville reçoit les grains (blé, orge, avoine, seigle...) de toute la Franche-Comté mais aussi de la Bourgogne, de la Champagne, de l'Alsace et de la Lorraine qu'elle expédie à Lyon, en Provence, ou dans le Dauphiné, voire certaines années jusqu'à Gênes ou en Grèce. Les bois pour la construction navale partent pour les arsenaux de Toulon et ceux pour les tonneaux dans tout le Midi. Les fers, en provenance de tout l'Est vont aussi dans le Sud du pays. Le port reçoit des vins et eaux de vie pour l'Est de la France et pour certains Etats allemands ainsi que des produits coloniaux.

Vers 1830, le trafic atteint 200 000 tonnes et les chiffres stagnent pendant une quinzaine d'années. En 1855, le trafic se réduit à 175 000 tonnes, puis s'effondre dans les années 1860 à 100-105 000 tonnes par an³⁶. En 1869, le commerce est réduit aux environs de 50 000 tonnes et ce pendant une quinzaine d'années³⁷.

Le commerce fait vivre un nombre impressionnant de marins, mais aussi de nombreux voituriers³⁸. Dans les années 1840, quotidiennement, ce sont 1 400 chevaux pour les bateaux, le roulage, les paysans qui se succèdent dans le port. En 1859, ils ne sont plus que 1100 par jour. Néanmoins, le marquis d'Andelarre, député de la Haute-Saône chargé d'un rapport sur les céréales, dit que « Gray mérite d'être conservé comme marché régulateur de l'Est »³⁹.

Si le commerce fluvial stagne alors, pendant un temps, on pense qu'il va être avantageusement remplacé par celui de la voie ferrée. Mais la gare est rapidement sur le déclin. Si, en 1872, le mou-

36. D'après C. GODARD, *Société d'Emulation de Gray*, 1912-1913, p. 23 à 55. 1854 : 165 000 tonnes, 1855 : 175 000, 1856 : 174 000, 1858 et 1859 : 99 000 en moyenne, 1860 à 1863 : 940 000 en moyenne et de 1863 à 1866 : 117 000 en moyenne.

37. Abbé GATIN et abbé BESSON, *Op. cit.*, p. 755. 51 503 tonnes en 1869 et 48 538 en 1883. C'est surtout le nombre de radeaux plus que celui des bateaux qui a chuté. Pour 8 107 tonnes en 1869 et pour seulement 151 tonnes en 1883.

38. ADHS. 245 S 1. En 1889, le trafic commercial journalier se monte à 600 colliers.

39. ADHS. 279 E 1410. Lettre du 4 janvier 1860. Suite à une contestation de la chambre de commerce de Gray, car le marquis reconnaît, dans un premier temps, avoir repris l'opinion générale disant que Dijon se substitue progressivement à Gray.

vement de la gare atteint 649 304 tonnes, en 1881, le trafic n'est plus que de 411 598 tonnes⁴⁰.

b) Des emplois ?

Cette activité commerciale a-t-elle permis le développement et l'extension de la population en offrant des emplois ? Entre 1771 et 1846, la population des deux communes a doublé, passant de 4 500 à 9 000 habitants. Dans cette première moitié du siècle, la croissance est nettement supérieure à la moyenne nationale⁴¹. En 1815, la richesse de l'arrondissement peut être illustrée par le fait que Gray paie plus de contributions directes que Lure ou Vesoul. Ensuite, l'augmentation de la population est beaucoup plus modeste. Le pic des 10 000 habitants est franchi en 1876, mais ensuite la population stagne et même décroît, signe des difficultés économiques alors que la situation est inverse à l'échelle nationale. Entre le premier janvier 1841 et le premier janvier 1845, l'accroissement naturel, tant à Gray qu'à Arc, est quasiment nul⁴², ce qui peut surprendre pour des localités dont l'économie semble florissante. Vingt ans plus tard, la situation est identique alors qu'au niveau national la croissance urbaine naturelle est de grande ampleur. Ainsi, le faible accroissement de population est l'œuvre des mouvements migratoires. La zone est relativement attractive, alors même que le département est globalement répulsif de 1831 à 1911, mais l'installation est rarement définitive. La présence de commerçants « étrangers » est l'une des explications de la fluctuation de la population de la ville.

La répartition socio-professionnelle de Gray-Arc est-elle différente de celle des communes environnantes ? Les recensements du XIX^e siècle ont disparu, ce qui prive d'une source essentielle. En l'An II, 69 citoyens de Gray s'occupent de navigation intérieure. On peut y adjoindre 34 crocheteurs et 38 propriétaires de bateaux. 141 personnes : cela traduit bien la spécialisation fluviale d'une ville qui compte alors environ 5 000 habitants. L'almanach de 1845 montre que la ville vit du commerce directement ou indirectement. 20 com-

40. Abbé GATIN et abbé BESSON, *Op. cit.*, p. 755. « La gare venait naguère, pour l'importance, après celle de la Villette ». Toutefois, les chiffres ne sont que des ordres de grandeur. Besson se contredit car il dit aussi p. 755 que le commerce local se monte à 350 000 tonnes en 1876 dont 150 à 200 000 tonnes pour la navigation. Or les chiffres qu'il donne pour la voie ferrée sont nettement supérieurs à 200 000 tonnes !

41. J. DUPAQUIER, *Histoire de la population française*, Tome 3 : de 1789 à 1914, Paris, PUF, 1988, p. 123 et 132.

42. ADHS. 6 M 13. 297 naissances à Arc pour 284 décès dans la période. 911 naissances pour 916 décès à Gray.

missionnaires se partagent le marché local. Ainsi, les familles Forrest, Gurnel et Samuel pratiquent tout à la fois la route et l'eau. La ville compte aussi 2 courtiers de commerce, 3 voituriers par eau, 9 fabricants de bateaux, 3 fabricants de corde, 3 marchands en gros de farine, 9 marchands de grains, un meunier, 18 fabricants et marchands de vin. Dans cet inventaire à la Prévert, on pourrait ajouter 13 aubergistes dont un qui dispose d'une écurie pour 100 chevaux, 22 cafetiers, 5 hôtels...

En 1870, deux commissionnaires se partagent les produits, à l'un les vins, à l'autre les marchandises diverses. Les compagnies de navigation sont réduites à trois. Les constructeurs de bateaux ne sont plus que 5 et les activités annexes semblent avoir disparu. En revanche, les marchands de grains et farines sont toujours nombreux (17 et le moulin Tramoy) ainsi que les marchands de vin (26).

En 1862, la gare de Gray offre du travail à plus de 350 personnes⁴³. En 1914, il ne reste qu'un constructeur de bateaux et la Compagnie Générale de Navigation PLM le Havre a une succursale au port. Si le marchand en gros de grain est seul dans son activité, en revanche, le vin en gros procure encore du travail à 21 entrepreneurs⁴⁴. Mais le premier employeur de la ville reste le chemin de fer.

II. Quelles explications à cet échec ?

1. Facteurs exogènes

a) Essor des infrastructures de transport au détriment de Gray

Tout en assurant l'interface entre la Compagnie de l'Est et le PLM, Gray échoue à obtenir un certain nombre de dessertes ferroviaires. De plus, le nouveau mode de transport casse la concurrence en pratiquant des coûts très bas. En 1857, Forrest, commissionnaire par eau, fait un rapport alarmiste à la chambre de commerce locale. Le transport de marchandises par train entre Marseille et Gray doit prochainement se réduire de 11 à 8 jours. En outre, les tarifs doivent passer de 39 à 150 francs la tonne selon les produits à un tarif unique de 38 francs la tonne. Or, le coût de transport par la voie fluviale se monte à 33 francs la tonne. Forrest demande que des travaux soient faits pour faciliter le transit dans Lyon⁴⁵, des mesures prises pour assurer la régularité du service et surtout que l'Etat intervienne

43. ADHS. 279 E 1410. 9 décembre 1862. Compagnie de l'Est 104 commissionnaires et 183 en régie, Compagnie de Lyon : 27 commissionnaires et 6 en régie auxquels on peut ajouter 34 personnes pour le service d'extraction.

44. Annuaire de la Haute-Saône pour 1914.

45. ADHS. R n° 90. 18 août 1857. Il est nécessaire de recourir au camionnage dans la ville pour un coût moyen de 5 francs la tonne.

pour supprimer les droits de navigation et permettre une réelle concurrence avec le chemin de fer. Certes, le rail concurrence la voie d'eau partout, mais il semble que son impact soit plus important à Gray que pour d'autres ports fluviaux⁴⁶. C'est le constat fait à l'époque et ensuite⁴⁷. En 1876, Gray voit passer un trafic fluvial de 48 000 tonnes alors que le canal du Rhône au Rhin en reçoit 147 600 et que Saint-Jean de Losne accapare 297 300 tonnes, signe que c'est désormais, le point de passage obligé sur la Saône à la place de Gray. A l'échelle nationale, le tonnage moyen en référence au kilométrage est presque 2,5 fois la situation grayloise⁴⁸.

Les marchandises transitent avec le chemin de fer par Dijon⁴⁹. Les compagnies de chemin de fer ont conscience que Gray n'est plus un centre commercial important et contribuent à cet état de fait en refusant toutes les demandes locales pour être mieux intégré dans le marché national. Ainsi, les marchands de vin locaux multiplient les pétitions notamment, entre 1893 et 1895. Le tarif Perpignan-Paris par train est désormais moins cher que le tarif Perpignan-Gray, ce qui nuit au commerce local. Le vin du Midi atteint la capitale pour un coût moyen de l'ordre de 28 francs la tonne, alors que le même produit délivré à Gray revient à 38 francs.

Le développement même de la navigation fluviale n'est pas favorable à Gray qui est, de plus, victime de l'essor du chemin de fer et des routes terrestres. En dépit de multiples demandes pour justifier le passage de certains canaux par la ville, Gray pâtit de la loi Freycinet. Tout d'abord, le prolongement de la navigation en amont ôte au port son rôle de point de départ de la navigation. De plus, lorsque la construction du canal de l'Est est achevée en 1884, Gray devient un simple point de passage et le transbordement disparaît. En 1907, l'inauguration du canal reliant la Marne à la Saône porte un autre coup à l'activité portuaire de Gray. En effet, la liaison se fait à une vingtaine de kilomètres en aval et la ville perd le commerce champenois. Quant à la branche du canal du Rhône au Rhin

46. M. RENAUD, *Op. cit.*, p. 133. Le trafic Gray-Lyon passe de 600 000 tonnes en 1854 à 376 000 tonnes en 1858, soit une réduction de 37 % en quelques années. En revanche, le tonnage moyen du Canal de Bourgogne passe de 188 000 tonnes en 1847 à 146 000 tonnes en 1867, soit une diminution moindre, 22 %, et sur une plus longue période de deux décennies.

47. Ainsi l'annuaire de 1897 signale que « l'ouverture des voies ferrées devait avoir des conséquences fâcheuses pour le port de Gray ».

48. ADHS. Plan 305. Carte figurative du tonnage des rivières, canaux et ports de France en 1876.

49. F. CARON, *Histoire du chemin de fer en France*, Tome 1, 1740-1883, Paris, Fayard, 1997.

sur laquelle la ville comptait pour concurrencer d'autres voies fluviales⁵⁰, elle n'est pas achevée.

b) Un hinterland économique très modeste

Ce choix des autorités nationales (pour les voies fluviales) et des compagnies nationales (pour le chemin de fer) repose, entre autres, sur le fait que l'hinterland industriel de Gray est plus que modeste. « Département essentiellement rural, la Haute-Saône avait en 1790 une activité industrielle importante ; 20 000 personnes vivaient de l'exploitation de 36 hauts fourneaux et de 50 feux de forges. Le département se classait... au 3^e rang pour le tonnage produit de fonte et de fer. Jusqu'en 1830, les hauts fourneaux... prospèrent... Seuls 5 hauts fourneaux étaient encore en activité en 1870 »⁵¹. L'industrie métallurgique saônoise disparaît progressivement alors même que la France s'industrialise.

« La ville n'est point manufacturière »⁵², telle est l'idée développée en 1828. La seule activité importante mentionnée fait référence à « un chantier de bateaux... Au bruit retentissant du marteau se joint la joyeuse chanson du marinier. Une superbe fonderie de 2^e fusion est établie dans ce lieu »⁵³. Une quinzaine de chantiers s'activent alors à la fabrication d'une centaine de bateaux par an, demande sans cesse renouvelée, car les penelles⁵⁴ ne trouvant pas de commerce à la remonte, sont, le plus souvent, vendues sur place.

La chambre de commerce de Gray annonce 9 000 ouvriers pour le département en 1838. En 1842, la chambre de commerce de Besançon s'inquiète car « Gray n'est pas une ville industrielle ». L'annuaire de 1845 ne recense qu'une fabrique d'étoffes en crin, une filature de laine, 3 maîtres de forge et 2 fabricants de faucille pour la localité. L'huilerie du moulin occupe seulement 5 ouvriers, la féculerie d'Arc, 12, les tanneries, 20... L'agglomération Gray-Arc, qui regroupe un peu plus de 9 000 habitants, n'a au milieu du XIX^{ème} siècle que 250 ouvriers et ne peut passer pour une ville industrielle⁵⁵.

50. Celle du Doubs plus particulièrement.

51. SALS A 1964, n° 3, Evolution du département de la Haute-Saône p. XVIII.

52. J.-B. DORNIER aîné, *Essai historique et voyage pittoresque dans l'arrondissement de Gray et dans la Corse en 1832*, Gray, Imp Barbizet, 1836. T1, p. 165.

53. J.-B. DORNIER, aîné, *Op. cit.*, p. 126.

54. ADHS. 1 J 338. Les taquiers construisent alors des baches (pour transporter 175 quintaux), des sicelandes (pour 350 quintaux), des penelles (pour 600 quintaux), des savoyardes (pour 750 quintaux) et des grandes penelles (pour 1000 quintaux).

55. M. RENAUD, *Op. cit.*

En 1866, « Gray compte un assez grand nombre d'établissements industriels »⁵⁶, mais l'inventaire des industries du canton contredit cette affirmation⁵⁷ tout comme la statistique décennale de l'industrie pour le département en 1861⁵⁸. En effet, l'industrie est plutôt concentrée dans le Nord du département qui est peu en relation avec Gray⁵⁹. Elle repose sur la métallurgie, le textile et la minoterie associée aux fabrications de boissons⁶⁰. En 1867, sur 216 millions de chiffre d'affaires pour le commerce et l'industrie locale, 50% concernent la ville (plus d'ailleurs pour le commerce que pour l'industrie), 28% la banque et seulement 22% pour les activités des environs⁶¹. L'extérieur approvisionne peu la ville : 20 millions pour les moulins, 12 pour la métallurgie, 1,5 million pour la sucrerie...

Pourtant de fortes synergies existent potentiellement autour du commerce des céréales. La plupart des activités ont un rapport avec la transformation des produits agricoles (féculeries...) ou avec la production elle-même (fabrication d'instruments agricoles à Gray même). Fondés en 1856, les établissements Millot comptent des ateliers à Gray et une fonderie à Arc. Quant aux Grands Moulins, ils sont déjà sur le déclin. En 1875, la production quotidienne atteint 300 quintaux, mais seulement 140, une décennie plus tard. Quant au département, il offre peu de ressources car, en 1898, son industrie ne fait travailler que 12 600 ouvriers⁶². En outre, en 60 ans, le département a perdu 20% de sa population, ce qui affaiblit encore indirectement la ville déjà touchée par la crise agricole de la fin du siècle.

2. Le rôle de la municipalité

a) Début du XIX^{ème} siècle

Les équipes municipales qui se succèdent peuvent jouer un rôle incitatif ou non pour développer le commerce ou l'industrie, même au XIX^{ème}, siècle du libéralisme triomphant. Qui sont les responsables en charge de la ville ? L'idée dominante qu'on trouve généralement est la suivante. « Gray est une ville bourgeoise, dirigée par quelques aristocrates traditionnels. Cet élément dominant... éprou-

56. L. SUCHAUX, *Op. cit.*, Gray p. 331.

57. L. SUCHAUX, *Op. cit.*, p. 332.

58. ADHS. 24 J 2. 08 août 1861.

59. 74 bulletins individuels pour l'arrondissement de Gray, 44 pour Vesoul, mais 124 pour Lure.

60. Soit 73 bulletins, 50 et 54.

61. ADHS. 24 J 2. 19 août 1868.

62. ADHS. 24 J 2. 1898.

ve une certaine crainte à l'égard de ceux qui pourraient troubler leur quiétude »⁶³. Une génération plus tard, la présentation est un peu différente. « La ville se divise en haute et basse, le haut est habité par les bourgeois, les juges, avocats... La portion, dite le bas de la ville est différemment composée, ce sont des négociants »⁶⁴. L'absence du recensement ne permet pas de confirmer ou d'infirmer cette description.

De la Révolution à 1840, une quinzaine de maires se succèdent à Gray. Certains ne restent en fonction que quelques mois. Six cumulent environ quarante ans de direction municipale. Les Martin, père et fils, sont avocat et députés (1797-1815). Alexandre Garnier (1816-1827) et Alexandre Mugnier (1833-1840) sont, eux aussi, avocats. Joseph Denizot, en fonction de 1808 à 1815 est un ex-conseiller au bailliage. Jean-Baptiste Paguelle de Larret (1828-1830) est militaire alors que Joseph Carnet (1831-1833) est médecin. Ainsi, dans le temps de l'apogée économique, les maires n'ont aucune familiarité professionnelle avec l'activité commerciale. C'est aussi le cas de la majorité des élus ou des responsables de la ville. Ainsi, les 18 conseillers de 1827 ont un revenu annuel moyen de 6 050 francs⁶⁵. Seuls trois sont des commerçants⁶⁶, les autres se déclarent comme propriétaires-rentiers ou exercent une fonction en rapport avec le milieu du droit ou de la médecine. Qu'en est-il à Arc à partir de 1827 ? Quatre riches hommes d'affaires⁶⁷ représentent deux décennies de prospérité : maître de forges, agent de change, négociant et tonnelier, donc une situation opposée pour les deux communes, mais pour un résultat identique. Toutefois, le fait que certains maires soient députés leur donne un poids national plus important qui a peut-être pu jouer un rôle dans certaines occasions.

b) Deuxième moitié du XIX^{ème} siècle

A partir du moment où la situation change et les difficultés s'annoncent, la situation s'inverse radicalement. Deux hommes, représentant l'industrie et le commerce, symbolisent un tiers de siècle

63. ADHS. 1 J 338. M. RENAUD qui reprend Lucien Febvre dans son *Histoire de la Franche-Comté*, p. 261-262.

64. J.-B. DORNIER aîné, *Op. cit.*, p. 24-25.

65. De 2 000 francs pour un avoué à 25 000 francs pour le négociant Jean-Baptiste Jobard.

66. ADHS. 279 E 1083. Pour un revenu moyen de 11000 francs. Un droguetier, un entrepreneur de tabac et un négociant.

67. Jean-Baptiste Accarier, maire de 1827 à 1830 déclare alors un revenu de 20 000 francs. Il est parent avec le négociant graylois Dufournel. Antoine Sacquin qui lui succède de 1830 à 1831 puis de 1843 à 1847 a un revenu de 8 000 francs par an.

d'administration municipale à Gray, mais sans responsabilité politique nationale. Alexandre Révon, maire de 1840 à 1867 appartient à une famille de banquiers qui fait aussi du commerce sur la Saône. Le budget municipal est de l'ordre de 100 à 120 000 francs par an dans les années 1840 et 1850⁶⁸ avec un souci récurrent de l'école et des pauvres. Surnommé « le baron Haussmann de Gray », le maire multiplie les emprunts et consacre une grande partie du budget municipal à la modernisation de la ville⁶⁹, sans négliger l'amélioration des quais et l'élargissement du pont.

En 1849, l'ingénieur en chef demande des crédits pour rénover le quai Mavia, dont l'utilité apparaît totalement fondée au conseil, mais qui refuse paradoxalement d'investir le moindre franc dans ce domaine⁷⁰. L'année suivante, une réclamation des tacquiers reste sans solution car le conseil « décide que cette question lui est tout à fait étrangère »⁷¹. En 1862, la chambre de commerce critique le mauvais état du port et l'attitude négligente de la municipalité dans ce domaine⁷². En revanche, le conseil vote en 1852, le principe d'investir la somme faramineuse de 600 000 francs dans des actions des chemins de fer⁷³.

Louis Jobard, à la tête de la ville entre 1869 et 1876, est issu d'une famille de maîtres de forges⁷⁴. Le 25 juin 1870, il est reçu par le ministre des travaux publics pour lui soumettre une pétition de 2 200 signatures demandant que la liaison ferroviaire Chatillon-Besançon passe par Gray⁷⁵. Les compte-rendus du conseil municipal portent la trace permanente de débats et de l'intérêt pour le port. Le coût de l'entretien revient fréquemment tout comme les remarques sur les travaux, voire les réclamations⁷⁶. Mais c'est toujours de façon

68. ADHS. 279 E 940. Budget prévisionnel pour 1849. Dépenses 108 854,88 francs et recettes 112 827,25 francs.

69. Abbé GATIN et abbé BESSON, *Op. cit.*, p. 588. Construction d'une salle de spectacle pour 800 000 francs, assainissement de la ville après les deux épidémies de choléra...

70. ADHS. 279 E 940. Conseil municipal, 8 juin 1849.

71. ADHS. 279 E 940. Conseil municipal, 12 avril 1850. Il s'agissait d'un problème d'installation sur le quai.

72. ADHS. 24 J 2. 20 décembre 1862.

73. ADHS. 279 E 940. Conseil municipal, 9 février 1852. Avec des garanties de l'Etat et dans des compagnies construisant des lignes desservant Gray... mais le montant surprend.

74. ADHS. 279 E 1083. Entre 1870 et 1877. Ce négociant, né à Gray le 15 juillet 1784, est marié et père de trois enfants. Il a un revenu annuel de 25 000 francs.

75. ADHS. 279 E 1410.

76. ADHS 279 E 938. Respectivement 26 février 1864, 9 juin 1864, 19 août 1873, 14 septembre 1876, 17 janvier 1871, 9 août 1871...

rapide et plutôt négative. On insiste sur le fait que le port est une charge qu'on essaie de réduire au maximum. Les élus jouent donc leur rôle en se préoccupant de l'activité économique locale, tout en restant nettement dans la logique libérale. Ainsi, le temps des difficultés est géré par des commerçants à Gray.

De 1848 à 1878, lorsque le déclin s'amorce, les trois maires en charge à Arc ne connaissent pas le monde du commerce⁷⁷. De plus, en 1865, des 16 membres du conseil, seuls, trois sont négociants⁷⁸. La situation change ensuite à Arc, car, pour diriger la cité, les électeurs choisissent successivement un négociant en vins, un banquier, un industriel, un commerçant et enfin un constructeur de matériel agricole. A Gray, la municipalité revient ensuite à un avocat, Renaud puis au médecin et député Maurice Signard entre 1882 et 1903, et enfin à un de ses collègues jusqu'en 1912. Ainsi, il semble délicat d'attribuer un rôle de poids à la municipalité. Les négociants ne se montrent pas plus performants que les non spécialistes du monde des affaires dans la gestion économique. Mais, à l'époque, ils ne considèrent pas que cela rentre dans leurs attributions.

3. Accentuation des faiblesses par des facteurs endogènes complémentaires

a) L'antagonisme Gray-Arc

Les rivalités entre villes et villages sont loin d'être une spécificité locale. Toutefois, elles sont multiples. Gray est en conflit avec Vesoul pour la chambre de commerce ou pour obtenir une succursale de la Banque de France⁷⁹. Gray s'oppose à Besançon. A propos du tracé du réseau ferré et, en particulier, sur les lignes Paris-Lyon et Mulhouse-Dijon qui profitent à la métropole régionale et pas à Gray.

Toutefois, la rivalité essentielle concerne Gray et Arc. Les deux communes sont dans des districts puis des cantons différents⁸⁰, ce qui renforce les problèmes. Même les historiens locaux relaient alors la polémique⁸¹. En 1790, Gray demande l'établissement du port sur

77. Deux propriétaires et un vétérinaire durant le temps de guerre.

78. ADHS. 3 M 367. Il y a 10 propriétaires, 1 avocat et 2 cultivateurs ayant un revenu moyen de 2 700 francs avec une fourchette de 500 francs à 10 000 francs. Les trois négociants ont un revenu moyen de 5 000 francs.

79. ADHS. 24 J 2. Critique de la demande faite par Vesoul. 20 mai 1870.

80. Gray pour Gray et Champlitte pour Arc.

81. Abbé GATIN et abbé BESSON, *Op. cit.*, p. 434. Ainsi dans l'histoire de Gray : « Arc, petit bâtard haï de sa mère ».

la rive gauche pour en bénéficier exclusivement, car Arc est sur la rive droite.

De 1806 à 1827⁸², Gray et Arc sont administrativement une seule commune. Au quotidien, la rivalité se poursuit. Ainsi, en 1806, le maire autorise la création d'une compagnie de crocheteurs à Gray et l'année suivante d'une autre pour Arc dans le but de réduire les conflits. En 1820, une pétition de 180 portefaix graylois affirme que la tranquillité publique est perturbée par les Arcois... Les deux communes se partagent le port et rivalisent, au détriment même de l'essor économique local. « De l'autre côté (à Arc), c'est la ville nouvelle, la ville du riche d'espérance. Ici tout est mouvement, industrie, travail, argent ; les principes, les opinions politiques, les passions diverses, la traversée de la rivière a tout changé, tout, jusqu'au langage et aux habillements »⁸³.

En 1827, Arc obtient de redevenir une communauté autonome en renonçant à une partie de son territoire au profit de Gray⁸⁴. En 1849, le commissaire de police signale que les Graylois sont constitués dans la compagnie blanche et déchargent les céréales, l'épicerie... alors que les Arcois, de la ligue noire, s'occupent du fer, des plâtres⁸⁵... Nouvelle tentative d'union, à la demande de Gray entre 1843 et 1852 puis, au début de la III^{ème} République, arguant du fait que le chemin de fer constitue « une limite naturelle ». Un nouvel objet de litige s'impose alors pour les décennies suivantes, car la gare de Gray est administrativement sur la commune d'Arc.

b) Un dynamisme commercial importé

Les voituriers qui font la fortune locale viennent « de tous les départements de l'Empire », mais plus particulièrement de la Franche-Comté, de la Bourgogne, de l'Alsace, de la Lorraine, de la Champagne et du Rhône⁸⁶. En conséquence, ils n'ont aucun attachement particulier envers Gray et vont où les marchandises sont. Lorsque le lieu de déchargement change, les voituriers suivent les marchandises et abandonnent Gray pour Dijon et Saint-Jean de Losne.

82. Abbé GATIN et abbé BESSON, *Op. cit.*, p. 539 et 552. Du 11 mars 1806 au 8 août 1827.

83. J.-B. DORNIER aîné, *Op. cit.*, p. 165.

84. Une bande de terre de 340 mètres en amont du pont de Gray et de 1 173 mètres sur une profondeur de 100 mètres. Convention royale du 8 août 1827.

85. ADHS. 8 M 51. Lettre du 23 octobre 1849.

86. ADHS. 279 E 1085. Enquête du 2 novembre 1811.

La municipalité a cherché en 1790 à attirer des protestants et des juifs « pour donner plus d'activité au commerce »⁸⁷. Parmi les 38 propriétaires de bateaux recensés en l'An II, on compte une majorité de locaux⁸⁸, mais six propriétaires résident dans le Rhône, deux en Saône-et-Loire et un dans la Drôme.

Un rapport administratif de 1812 insiste sur le fait que « les principaux marchands (suit une liste de noms) sont tous de Lyon et Luque, de Tournus... (et que le nombre des) habitants de Condrieux, gens actifs et très intelligents... s'élève au moins à 160 »⁸⁹. En 1828, le bas de la ville est habité par « des négociants des environs de Lyon, Condrieux, Givors... venus dans l'intention de faire le commerce »⁹⁰. D'ailleurs, certains Lyonnais n'ont pas hésité à payer « généreusement l'hospitalité qu'ils avaient reçu à Gray en donnant 10 000 francs »⁹¹ pour la construction du port. « Dans la ville basse, colonie véritable, il y avait surtout des portefaix lyonnais, des familles d'ouvriers et des petits commerçants venus de Lyon, d'Amberieu, de Bourgoin... Le type méridional y prédominait »⁹².

Les Grands Moulins, fierté locale au XIX^{ème} siècle, sont achetés par Aimé-François Tramoy, qui n'est pas un commerçant local⁹³. La famille Dufournel qui donne au département un député, un sénateur, un maire, une maison de banque, une entreprise de batellerie, un « roi du fer »... se fixe à Gray pour faire des affaires, mais, comme bien d'autres, quitte la commune lors de son déclin. De plus, Alexandre Révon, maire pendant plus d'un quart de siècle, est issu d'une famille originaire de Condrieux⁹⁴. Ce n'est d'ailleurs pas le seul élu dans cette situation⁹⁵.

Un district suppose un univers social plus ou moins homogène, des solidarités et, pour le moins, l'existence d'un réseau d'institutions plus ou moins développé. Les acteurs économiques se retrouvent, en général, dans des lieux précis, des associations... Or, dans

87. M. RENAUD, *Op. cit.*, p. 100. Abbé GATIN et abbé BESSON, *Op. cit.*, p. 588. Cimetière juif créé en 1857. La communauté regroupe 109 membres en 1840.

88. 29 personnes sur 38 et 48 bateaux sur 58.

89. ADHS. 8 M 50. Rapport 1812.

90. J.-B. DORNIER aîné, *Op. cit.*, p. 25.

91. Abbé GATIN et abbé BESSON, *Op. cit.*, p. 549.

92. C. GODARD, *Op. cit.*, 1902, p. IV.

93. Abbé GATIN et abbé BESSON, *Op. cit.*, p. 668. « Modeste négociant qui venait souvent dans notre ville ».

94. C'est son père, négociant, qui s'est installé à Gray pendant la Révolution.

95. Les maires qui se succèdent de 1876 à 1903 ne sont pas nés à Gray. Et pour les deux qui dirigent la ville avant la guerre : l'un a un grand-père hongrois et l'autre est issu d'une famille de juifs mosellans.

le cas de Gray, c'est un vide quasi-absolu. Les structures anciennes tournent autour de l'aristocratie traditionnelle. Les commerçants, pour la plupart non autochtones, ne sont pas intégrés et les modestes organisations commerciales sont récentes, fragiles et de peu d'influence. En conséquence, les grands commerçants quittent la ville sans hésitation lorsqu'elle connaît des difficultés, ce qui renforce les problèmes.

c) Le rêve militaire

Une dernière particularité locale joue probablement un rôle non négligeable dans l'absence d'industrialisation de Gray. Face au déclin du commerce, la ville pense avoir une ressource décisive pour assurer son avenir économique : elle est une ville de garnison. Contre le dynamisme industriel, la ville a opté pour la tradition militaire. Les petites villes de garnison ont-elles connu un réel développement industriel ? Cela demande une typologie comparative pour confirmer ou infirmer cette hypothèse. La substitution d'une activité à une autre n'était-elle pas plus difficile, plus délicate que d'envisager le passage d'une simple économie agricole traditionnelle à une logique industrielle ? Gray pensait avoir des bases économiques solides et sa dynamique rêvée du territoire reposait sur la continuité, la stabilité.

La ville construit des casernes entre 1773 et 1781. La plupart des corporations dans leurs doléances en 1789⁹⁶ critiquent le coût des troupes et le faible intérêt économique pour la ville. En 1841, la garnison se compose de 408 soldats sur 7 201 habitants⁹⁷, soit 5,7% de la population totale. On peut, en outre, y adjoindre un grand nombre de militaires retraités installés dans la localité. La garnison offre du travail. Certains travaillent partie pour les soldats et partie pour le commerce : 3 forgerons, 3 charrons, 3 marchands de cuirs et peaux, 6 bourreliers, 7 cordonniers, 3 corroyeurs en 1845... En 1874, ils sont 800 soldats, soit environ 11 % de la population totale. La commune obtient alors l'installation définitive d'un régiment de cavalerie.

Conclusion

Un petit poème de 1903 illustre la situation locale. « Et la ville se rua toute dans un incroyable transport un bateau (par erreur sans

96. Léon ABENSOUR et Charles GODARD, *Cahiers de doléances du bailliage d'amont*, 2 tomes, 1918. Officiers municipaux, huissiers royaux, mais aussi tanneurs, cordonniers...

97. ADHS. 279 E 1076. Recensement de 1841.

doute) venait de s'amarrer au port »⁹⁸. A l'aube du siècle nouveau, les Graylois sont donc conscients que l'activité portuaire est du domaine du passé. En outre, en 1912-1913, les Grands Moulins sont déclarés en faillite et, en janvier 1921, un incendie les détruits totalement, marquant une nouvelle étape dans les difficultés économiques locales.

L'explication de la naissance et du développement des districts insiste sur les interactions entre conditions endogènes et exogènes, mais aussi beaucoup sur la prépondérance des dynamiques internes, ce qui valorise les acteurs. L'analyse de l'échec focalise plus sur les contraintes extérieures, mais pas dans le but de dédouaner les acteurs, même s'il n'est pas très facile d'attribuer à chaque facteur un poids précis dans le résultat.

Ce sont fondamentalement les facteurs exogènes qui ont fait la prospérité de cette ville qui n'est pas un district. La situation géographique, limite amont de la batellerie de Saône, alliée aux ressources agricoles du nord de la France, lui permet de s'imposer, à l'aube du XIX^{ème} siècle comme un grand port fluvial d'autant que la ville n'a pas de véritable concurrent dans ce domaine et que l'existence même de l'Empire renforce la nécessité du commerce. En outre, les principaux acteurs ne sont pas autochtones. Le succès repose sur des non Graylois. Les commissionnaires et les bateliers sont originaires des deux bouts de la rivière. Les voituriers sont, eux aussi, par nature, itinérants...

Dans un monde en bouleversement – naissance d'un marché national, difficultés de la batellerie, essor du chemin de fer, industrialisation... – la commune ne semble pas réaliser qu'elle est sur le déclin dans la période du Second Empire. Les avantages du site disparaissent en quelque sorte avec le changement technique alors même que la ville avait réclamé précocement « une route de fer ». L'avantage d'être une interface entre la compagnie de l'Est et le PLM n'est pas durable. De plus, l'aménagement de nouvelles voies fluviales ne profite pas à la ville transformée en un simple point de passage sur un itinéraire désormais secondaire pour les bateaux. En outre, le fait d'être entouré de villes plus importantes se transforme en handicap, car Besançon, Dijon, Vesoul, Dôle... concurrencent la petite localité après avoir, pendant un temps, facilité son développement.

Lors de l'apogée commerciale de Gray, la France débute son industrialisation, mais la localité n'a pas besoin de cette activité alors qu'elle dispose des facteurs favorables qui auraient permis la

98. MARQUISET, *Grayloiserie*, 1903, repris par M. Renaud dans sa conclusion.

mise en place d'un cercle vertueux. L'activité économique plus ou moins prospère avec le port et l'armée ne rend pas l'industrie intéressante ou indispensable pour assurer la subsistance de la population. Ultérieurement, lorsque la France s'industrialise véritablement, Gray est déjà en difficulté et ses points forts s'effacent d'autant que son hinterland est très faible. Il est trop tard pour réagir et difficile d'agir : on entre dans un cercle vicieux. L'activité commerciale peut être transférée sans problème.

Les facteurs exogènes ont fait la prospérité de la ville, mais ont-ils provoqué sa perte ? La ville a vécu des transports, elle en devient indirectement la victime. Gray perd ses atouts dans le nouveau contexte économique et technique et n'a rien à proposer de plus que d'autres localités aux compagnies ferroviaires et à l'Etat. En conséquence, une hiérarchie des acteurs s'impose. Le choix du tracé des routes, canaux, voies ferrées fait la richesse ou la ruine des villes. Il faut réfléchir au problème de la décision et surtout au fait que les choix se font à des échelles différentes et donc que les raisonnements ne sont pas identiques entre ceux d'une municipalité et ceux des dirigeants d'une compagnie de chemin de fer ou de l'Etat central. Là aussi, le national l'emporte sur le local et les atouts potentiels de Gray s'effritent dans le contexte d'aménagement du territoire et de l'économie modernisée. L'interprétation des atouts d'un territoire est fluctuante selon les conditions techniques, économiques de l'époque. Les infrastructures sont à la fois cause, conséquence et partie intégrante de la définition du district.

Ceci explique le fait, *a priori*, paradoxal que c'est avec des maires commerçants que la ville décline alors qu'elle a connu le succès avec des hommes de loi. Toutefois, la situation opposée d'Arc incite à nuancer le propos et à conclure que les conseils municipaux n'ont pas un réel rôle incitatif dans le domaine de l'économie au XIX^{ème} siècle. La municipalité est limitée ou aidée par un contexte précis. Son rayon d'action est réduit, modeste. La prospérité s'est faite sans le support de la municipalité, les difficultés économiques ne lui sont pas non plus réellement imputables. Il aurait fallu des personnalités exceptionnelles pour enrayer le déclin, mais une politique standard n'était pas suffisante. Toutefois, les choix reposent sur des réalités, mais aussi sur un discours, sur la promotion de la ville. Gray n'a-t-elle pas manqué d'un « bon vendeur », d'un « commercial » ayant des réseaux politiques et d'affaires à l'échelle nationale ?

Un territoire ne fonctionne pas en vase clos. Il vit aussi du monde extérieur. Or, personne n'a suffisamment de poids pour faire de Gray un acteur de l'économie. En conséquence, la ville devient objet, dépend d'un autre niveau de décisions et en conséquence, ses

arguments et ses avantages potentiels ne sont pas mis en valeur. L'objectivité n'est pas un critère essentiel en terme de politique économique régionale ou nationale, une grande partie de la décision repose sur le discours d'acteurs locaux qui sont en concurrence. Bref, Gray n'a pas eu de relais au niveau national, de commis-voyageur, comme Gambetta en a été un pour la République.

Les facteurs dits exogènes dépendent aussi modestement des acteurs locaux. Gray n'a-t-elle pas pensé que la prospérité commerciale était définitive et méprisé l'avenir économique (au sens commercial et industriel) pour rêver d'un futur militaire ? Une analyse de type micro-historique permettrait d'en savoir plus et de démêler l'écheveau des facteurs ayant contribué à cette impossible industrialisation. Et surtout de les hiérarchiser : des infrastructures petit à petit moins complètes et moins compétitives, un hinterland presque inexistant, des rivalités locales multiples, des commerçants non autochtones mal intégrés, une absence de réseau économique et social, l'absence d'une personnalité de stature nationale, des mentalités traditionnelle et de voir que l'explication est peut être plus sociale qu'économique.

