

**DOLE**  
Gare Sncf

# Le tracé de la ligne Jules Grévy

**BULLETIN SPÉCIAL  
VOIE VERTE  
1884 - 2021**

Villette-lès-Dole



Longueur  
totale :  
**20 km**

Parcey

la Loue

Souvans

Source : Sncf

Rahon

Mont-sous-Vaudrey

# La ligne « Grévy »

## Un peu d'histoire

Au XIX<sup>ème</sup> siècle, l'invention de la machine à vapeur va provoquer une double révolution dans le paysage français. Une révolution industrielle d'abord avec la création de nombreuses usines utilisant l'énergie de la vapeur : sidérurgie, industrie textile... Une révolution des transports aussi puisque, petit à petit, la locomotive à vapeur va supplanter la diligence. A partir de 1850, de nombreuses lignes vont être créées en étoile à partir de Paris pour desservir toute la France : la France se couvre de voies ferrées. De 3000 km en 1852, le réseau passera à 17 000km en 1870 et 26 000km en 1882.

Dole est desservie en 1855. Le 10 juin 1855, le tronçon Dijon/Dole est inauguré. A partir de Dole, plusieurs lignes seront créées : Dole/ Besançon en 1856, Dole /Salins en 1857, Dole/Chalon en 1871.



La construction du réseau ferré français de 1837 à 1870 Source : La Documentation Photographique n°8061

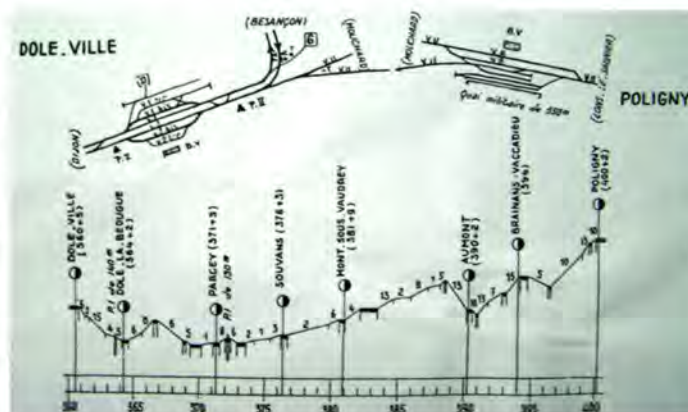


## La ligne Dole/ Poligny

En 1878, le plan Freycinet conçoit un vaste réseau de lignes secondaires destinées à relier l'ensemble des sous-préfectures françaises au réseau principal. Freycinet relance l'idée de l'ingénieur Polonceau qui, en 1841, prévoyait de relier Dijon à Genève avec un tunnel sous le col de la Faucille ! Ce projet avait une importance stratégique car il

permettait de relier le fort des Rousses aux places fortes de l'Est. Jules Grévy favorise la desserte de Mont-sous-Vaudrey d'où il est originaire et où il possède un château. En 1879, la ligne Dole/ Poligny est considérée « comme extrêmement avantageuse à la défense du pays, elle assurerait la mobilisation rapide des troupes et leur ravitaillement tout le long de la frontière la plus menacée ». Rappelons que nous sommes quelques années après l'humiliante défaite de 1870 contre la Prusse. Le chemin de fer fait partie de « l'effort de guerre ».

Le 11 novembre 1879, le tracé définitif de la ligne Dole /Poligny par Mont-sous-Vaudrey, est présenté. Le 10 juin 1881, l'enquête d'utilité publique est décidée et les maires doivent en faciliter le déroulement. Le maire de Parcey, César Bouveret, demande un passage à niveau avec barrières au lieu-dit « Aux Miches » et souhaite



que l'on facilite l'approche des habitants de Goux, La Loye et Gevry. Le projet de la voie Dole/Poligny est entériné le 12 décembre 1881. Il fait l'objet d'une convention avec la Compagnie PLM en 1883. Les travaux peuvent commencer !

États et travaux des Chemins de fer de l'Etat.  
 Région de Dole à Poligny.  
 Acquisitions de terrains.  
 Commune de Parcey.  
 BORDEREAU.

NUMÉRO	DESIGNATION DES TERRES	CONTENU	PROPRIÉTAIRE	INDICATIONS
1	Parcelle n° 1	10 ares	M. Durand	
2	Parcelle n° 2	5 ares	M. Dubois	
3	Parcelle n° 3	15 ares	M. Lefebvre	
4	Parcelle n° 4	20 ares	M. Moreau	
5	Parcelle n° 5	30 ares	M. Petit	
6	Parcelle n° 6	40 ares	M. Robert	
7	Parcelle n° 7	50 ares	M. Simon	
8	Parcelle n° 8	60 ares	M. Thomas	
9	Parcelle n° 9	70 ares	M. Vincent	
10	Parcelle n° 10	80 ares	M. Weber	
11	Parcelle n° 11	90 ares	M. Xavier	
12	Parcelle n° 12	100 ares	M. Yvonne	
13	Parcelle n° 13	110 ares	M. Zola	
14	Parcelle n° 14	120 ares	M. André	
15	Parcelle n° 15	130 ares	M. Benoît	
16	Parcelle n° 16	140 ares	M. Charles	
17	Parcelle n° 17	150 ares	M. Daniel	
18	Parcelle n° 18	160 ares	M. Edouard	
19	Parcelle n° 19	170 ares	M. Eugène	
20	Parcelle n° 20	180 ares	M. Fernand	
21	Parcelle n° 21	190 ares	M. Georges	
22	Parcelle n° 22	200 ares	M. Henri	
23	Parcelle n° 23	210 ares	M. Hubert	
24	Parcelle n° 24	220 ares	M. Irène	
25	Parcelle n° 25	230 ares	M. Jacques	
26	Parcelle n° 26	240 ares	M. Jean	
27	Parcelle n° 27	250 ares	M. Joseph	
28	Parcelle n° 28	260 ares	M. Luc	
29	Parcelle n° 29	270 ares	M. Marie	
30	Parcelle n° 30	280 ares	M. Nicolas	
31	Parcelle n° 31	290 ares	M. Olivier	
32	Parcelle n° 32	300 ares	M. Paul	
33	Parcelle n° 33	310 ares	M. Pierre	
34	Parcelle n° 34	320 ares	M. Raymond	
35	Parcelle n° 35	330 ares	M. Robert	
36	Parcelle n° 36	340 ares	M. Sébastien	
37	Parcelle n° 37	350 ares	M. Théodore	
38	Parcelle n° 38	360 ares	M. Valentin	
39	Parcelle n° 39	370 ares	M. Vincent	
40	Parcelle n° 40	380 ares	M. Xavier	
41	Parcelle n° 41	390 ares	M. Yvonne	
42	Parcelle n° 42	400 ares	M. Zola	
43	Parcelle n° 43	410 ares	M. André	
44	Parcelle n° 44	420 ares	M. Benoît	
45	Parcelle n° 45	430 ares	M. Charles	
46	Parcelle n° 46	440 ares	M. Daniel	
47	Parcelle n° 47	450 ares	M. Edouard	
48	Parcelle n° 48	460 ares	M. Eugène	
49	Parcelle n° 49	470 ares	M. Fernand	
50	Parcelle n° 50	480 ares	M. Georges	
51	Parcelle n° 51	490 ares	M. Henri	
52	Parcelle n° 52	500 ares	M. Hubert	
53	Parcelle n° 53	510 ares	M. Irène	
54	Parcelle n° 54	520 ares	M. Jacques	
55	Parcelle n° 55	530 ares	M. Jean	
56	Parcelle n° 56	540 ares	M. Joseph	
57	Parcelle n° 57	550 ares	M. Luc	
58	Parcelle n° 58	560 ares	M. Marie	
59	Parcelle n° 59	570 ares	M. Nicolas	
60	Parcelle n° 60	580 ares	M. Olivier	
61	Parcelle n° 61	590 ares	M. Paul	
62	Parcelle n° 62	600 ares	M. Pierre	
63	Parcelle n° 63	610 ares	M. Raymond	
64	Parcelle n° 64	620 ares	M. Robert	
65	Parcelle n° 65	630 ares	M. Sébastien	
66	Parcelle n° 66	640 ares	M. Théodore	
67	Parcelle n° 67	650 ares	M. Valentin	
68	Parcelle n° 68	660 ares	M. Vincent	
69	Parcelle n° 69	670 ares	M. Xavier	
70	Parcelle n° 70	680 ares	M. Yvonne	
71	Parcelle n° 71	690 ares	M. Zola	
72	Parcelle n° 72	700 ares	M. André	
73	Parcelle n° 73	710 ares	M. Benoît	
74	Parcelle n° 74	720 ares	M. Charles	
75	Parcelle n° 75	730 ares	M. Daniel	
76	Parcelle n° 76	740 ares	M. Edouard	
77	Parcelle n° 77	750 ares	M. Eugène	
78	Parcelle n° 78	760 ares	M. Fernand	
79	Parcelle n° 79	770 ares	M. Georges	
80	Parcelle n° 80	780 ares	M. Henri	
81	Parcelle n° 81	790 ares	M. Hubert	
82	Parcelle n° 82	800 ares	M. Irène	
83	Parcelle n° 83	810 ares	M. Jacques	
84	Parcelle n° 84	820 ares	M. Jean	
85	Parcelle n° 85	830 ares	M. Joseph	
86	Parcelle n° 86	840 ares	M. Luc	
87	Parcelle n° 87	850 ares	M. Marie	
88	Parcelle n° 88	860 ares	M. Nicolas	
89	Parcelle n° 89	870 ares	M. Olivier	
90	Parcelle n° 90	880 ares	M. Paul	
91	Parcelle n° 91	890 ares	M. Pierre	
92	Parcelle n° 92	900 ares	M. Raymond	
93	Parcelle n° 93	910 ares	M. Robert	
94	Parcelle n° 94	920 ares	M. Sébastien	
95	Parcelle n° 95	930 ares	M. Théodore	
96	Parcelle n° 96	940 ares	M. Valentin	
97	Parcelle n° 97	950 ares	M. Vincent	
98	Parcelle n° 98	960 ares	M. Xavier	
99	Parcelle n° 99	970 ares	M. Yvonne	
100	Parcelle n° 100	980 ares	M. Zola	

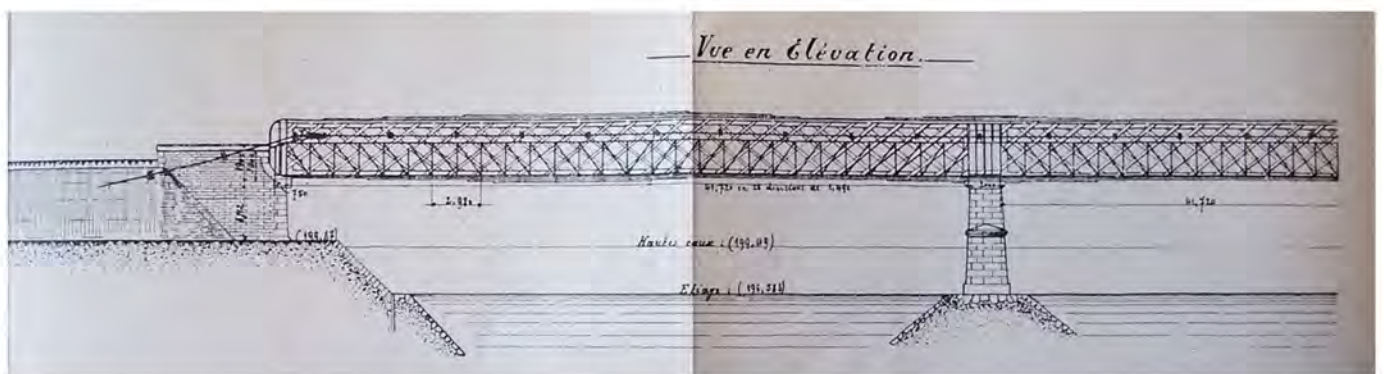
Pas moins de 766 propriétaires sont concernés par les expropriations de terrains dont 45 à Parcey. Les terrains expropriés ont une superficie moyenne de 10 ares. Certaines parcelles sont minuscules comme un terrain de 4 m<sup>2</sup> à Parcey et un autre de 1 m<sup>2</sup> à Nevy ! D'autres sont très vastes : sur la commune de Parcey, on peut noter une parcelle appartenant à Louise Françoise Blanche Rigolier de Parcey (1,51 ha), une autre au Comte Charles de Vaulchier de Besançon (96 ares) ainsi qu'une parcelle appartenant à Léon Grémaud, médecin à Dole (98 ares).



Le tracé retenu (Dole/ Poligny) représente une longueur de 38,4km pour un coût total de 6 333 000 francs.

### Les travaux

La Loue est franchie par un pont de 129 mètres, en trois travées, avec dispositif de mines (exigence de l'armée). Lors de l'édification des piles, aucun obstacle ne doit empêcher la progression des radeaux de bois de marine en provenance de Cramans et Chamblay. Les tabliers métalliques du pont sont fournis par la Société des Forges de Franche-Comté pour une somme de 609 915 francs.



La ligne est dotée de 1250 traverses par kilomètre. Ces 56 000 traverses représentent un volume total de 5 500 m<sup>3</sup> de bois. Toutes les traverses sont façonnées en forêt de Chaux ou dans les bois de Souvans et de Mont-sous-Vaudrey par des équarrisseurs et des scieurs de long. Elles font l'objet d'un traitement à la créosote, un produit à base de goudron de houille.

Les dépenses d'infrastructure s'élèvent à 2 659 183 francs. Elles représentant 70% des dépenses totales, les 30% restants correspondent à l'achat des terrains et aux frais d'étude.

L'inauguration a lieu le 26 août 1884 à Mont-sous-Vaudrey. Les rues sont pavoisées, garnies de guirlandes de fleurs et de couronnes aux couleurs nationales. On organise des illuminations, un feu d'artifice et un banquet.

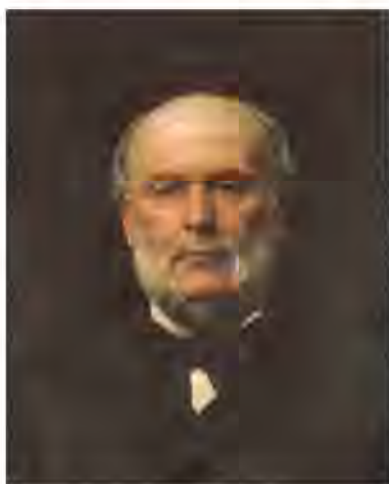
### **Jules Grévy, premier président républicain**

Jules Grévy a été élu Président de la République le 30 janvier 1879. C'est le quatrième président après Louis-Napoléon Bonaparte, Adolphe Thiers et Patrice de Mac-Mahon mais c'est le premier président issu des rangs républicains.

Pendant son premier mandat, les grandes lois scolaires sont votées, rendant l'école gratuite, laïque et obligatoire. Les lois sociales prennent la défense des humbles : limitation du nombre d'heures de travail, indemnisation des accidents du travail, assistance aux vieillards, retraites ouvrières, libertés syndicales. La Marseillaise et le 14 juillet deviennent les symboles forts de la République.

Jules Grévy est réélu en 1885 mais il doit démissionner deux ans plus tard en raison du scandale des décorations dans lequel son gendre, Daniel Wilson, était impliqué. Jules Grévy meurt le 9 septembre 1891, à Mont-sous-Vaudrey, son village natal, à l'âge de 84 ans.

### **Le train présidentiel**

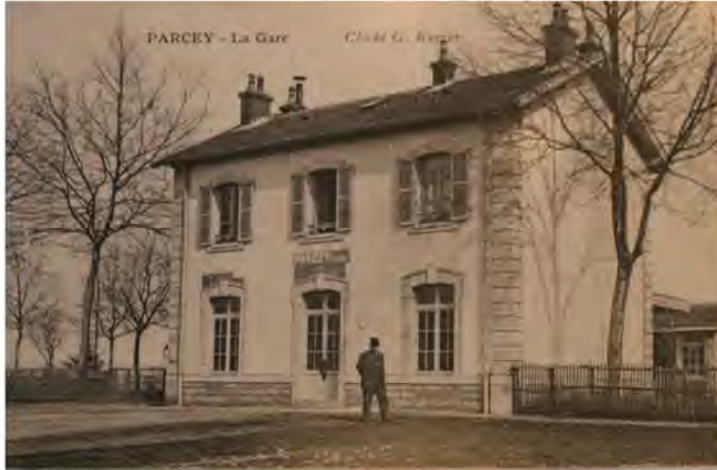
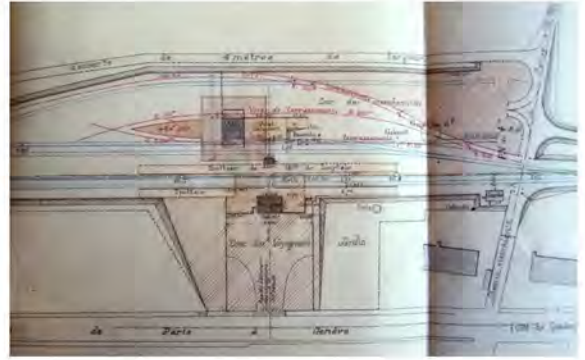


Le Président Jules Grévy emprunte la ligne dès sa mise en service. Une voie spéciale est installée en gare de Mont-sous-Vaudrey pour recevoir le train présidentiel. Précédemment, Jules Grévy utilisait la ligne Dole/ Salins jusqu'à Montbarrey où une calèche prenait le relais jusqu'à Mont-sous-Vaudrey. Le train présidentiel est tracté par une locomotive « Bourbonnais » sans pavoisement particulier. Dans la rame, une voiture salon PLM, aménagée spécialement, comporte un salon à quatre lits, un bureau, un cabinet de toilettes avec WC, une chaufferie. De jour, un domestique assure le service des treize personnes présentes, tandis que de nuit la voiture ne transporte que sept voyageurs et un domestique. Deux autres voitures permettent chacune le transport de 18 personnes dans trois compartiments de 1<sup>ère</sup> classe, et 4 personnes dans un « *coupé-lits* » avec WC. Ces trois voitures dotées du chauffage, réservées au seul personnel de la présidence (secrétariat et police), sont encadrées, en tête et en fin de convoi, par deux fourgons P.L.M., l'ensemble représentant une masse de 85 tonnes. Dans le fourgon de tête prennent place un commissaire de surveillance administrative, deux conducteurs chefs en uniforme et un inspecteur de circonscription. Dans le fourgon de queue, se trouvent un conducteur chef de train, un conducteur et un agent de la voie. Ce convoi de cinq véhicules circule à la vitesse de 80 km/h.

Le train parti de Paris (9h50), avec un court arrêt à Dijon (14h34-14h50), s'arrête en gare de Dole-ville (15h40), sous la marquise, avant d'être mis sur une voie spéciale, en attente de départ (16h00) vers Mont-sous-Vaudrey (16h40). À Dole, une visite complète du train assure la sécurité, la vérification des freins et des attelages. Parvenu à Mont-sous-Vaudrey, le train spécial est orienté sur l'embranchement particulier dénommé « *voie du château* ». La rame vide, fermée à clé, est alors gardée en permanence, tandis que la locomotive est rapatriée au dépôt de Dole. Lors des voyages de retour, parti de Mont-sous-Vaudrey (18h40), le train stationne sous la marquise de Dole (19h27-22h18), parvient à Dijon-ville (23h16), pour arriver à Paris en gare de Lyon (4h40). Aucun incident n'est à signaler concernant la circulation des trains spéciaux présidentiels. Ces voyages, considérés comme purement privés, n'imposent alors aucune garde particulière le long du trajet ni aux ouvrages d'art.

## La ligne Grévy à Parcey

La station de Parcey était ouverte de cinq heures à 22 heures. Le chef de station était secondé par un facteur-mixte et deux hommes d'équipe. Le service « voie » était composé d'un brigadier et de six poseurs, responsables de l'entretien du parcours. Quatre garde-barrières assuraient le service de protection des voies.



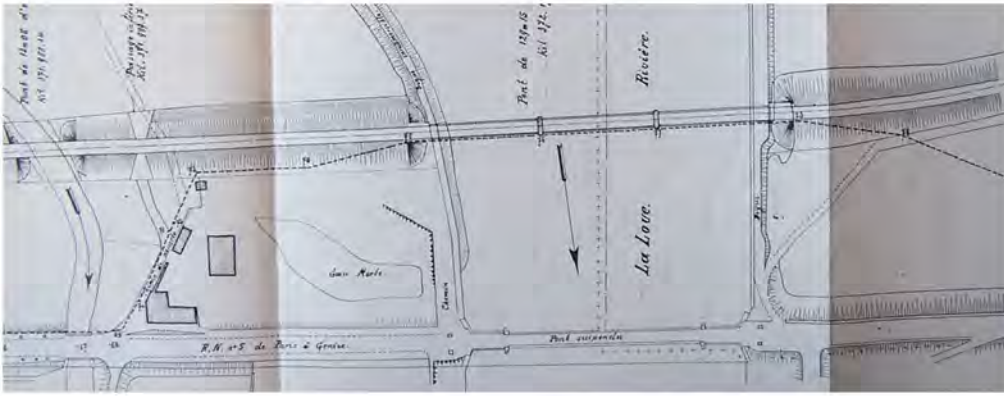
Parcey n'a jamais connu d'affluence voyageurs, le trafic étant essentiellement de marchandises: bois de chauffage, grumes de la forêt de Chauv, céréales (blé, avoine), paille, betteraves fourragères, et produits de menuiserie. En arrivage, du vin et des denrées alimentaires diverses.

Parcey n'avait que deux à quatre wagons complets par jour. En période estivale, on remarquait parmi les voyageurs de nombreux pêcheurs sportifs car la Loue avait à l'époque une renommée internationale ! Certains Anglais venaient y taquiner l'ombre ou la truite. Ils rejoignaient les locaux comme le commandant Paille de Dole ou Marcel Porterat, inventeur de leurres artificiels.



Les crues de la Clauge provoquent des dégâts sur le tronçon Villette/Parcey. En 1896 et 1910, le ballast souffre énormément. Les 12 et 13 novembre 1913, 13 cm d'eau recouvrent la voie. Le 5 octobre 1935, 200 m de ballast sont emportés à la suite de la grande crue.

Le 16 octobre 1928, la société Solvay et Cie demande l'autorisation à la Compagnie P.L.M. de poser, sur le pont rail de la Loue, à Parcey, une conduite d'eau salée (400 mm de diamètre) destinée à l'alimentation de sa future usine de Tavaux. Entre temps, le remplacement du pont routier voisin étant prévu, la société belge ayant obtenu l'accord d'utiliser ce dernier pour soutenir sa conduite définitive, demande, en attendant la fin des travaux, l'autorisation de faire passer une tuyauterie provisoire (150 mm) sur le pont rail.



## Déclin et fermeture de la ligne

Dès 1930, les résultats annuels d'exploitation de la Compagnie P.L.M. sont déficitaires. La ligne n'est donc pas électrifiée. En 1937, on assiste à la création de

1re classe		2e classe		3e classe		STATIONS		1911	1912	1915	1917	STATIONS		1919	1914	1916	1918
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	TL (1)	TA (1)	TA (1)	TA (1)	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
De Dole pour Dole								5 23	8 5	10 50	8 30	● Dôle-Ville (N.) d	6 6	1 4	5 33	8 32	
1 35	1 40	1 25	1 15	1 10	1 05	● Dôle-La Bédugue,	5 40	8 17	11 1	5 41	● Brainsans-Vacc..(b)	6 15	1 43	5 42	8 41		
1 90	1 30	1 05	1 00	1 00	1 00	● Parcey (Jura)...	5 51	8 28	11 12	5 52	● Aumont.....	6 26	1 20	5 49	8 48		
2 45	1 05	1 10	1 05	1 05	1 05	● Souvans.....	5 59	8 36	11 20	6 0	● Mont-s-Vaudrey...	6 43	1 37	6 11	9 0 4		
3 45	2 35	1 15	1 10	1 10	1 10	● Aumont.....	6 8	8 45	11 29	6 9	● Souvans.....	6 51	1 45	6 19	9 12		
3 80	2 55	1 70	1 34	1 34	1 34	● Brainsans-Vacc.(b)	6 28	9 3	11 46	6 26	● Parcey (Jura)...	6 59	1 53	6 27	9 20		
4 60	3 10	2 41	2 05	2 05	2 05	● Poligny.....	6 47	9 11	11 54	6 34	● Dôle-La Bédugue.	7 12	2 0	6 42	9 28		
De Poligny à Vesoul, 343; à Lyon, 344.								9 22	10 5	9 45	● Dôle-Ville (N.) rev.	7 21	2 15	8 51	9 41		

la Société Nationale des Chemins de Fer. Le 5 mai 1938, la ligne Dole-Poligny est fermée au trafic des voyageurs. Seul le trafic fret est encore en service.

Lors de la mobilisation de 1939, il entrainait dans les vues des autorités de faire circuler, 24 heures sur 24, pas moins de 34 trains militaires avec croisements dans les gares de La Bedugue, Mont-sous-Vaudrey et Aumont. Le 11 novembre 1942, toutes les voies ferrées jurassiennes sont sous le contrôle des Allemands. La paralysie des transports routiers, entre 1940 et 1947, entraîne un regain d'activité pour le rail en général, mais l'exploitation reste toujours déficitaire. Cependant, en 1946, un service d'hiver, voyageurs et marchandises, est exceptionnellement mis en place.

En 1953, la ligne Dole-Poligny ne fonctionne plus au delà d'Aumont.

Le 1<sup>er</sup> avril 1964, la ligne est fermée au trafic marchandises au-delà de Mont-sous-Vaudrey et, dès 1968, on démonte les rails entre Mont-sous-Vaudrey et Poligny. Le 25 septembre 1966, Mont-sous-Vaudrey possède une « gare sans gérance ».

En 1993, le trafic ferroviaire ne concerne plus que l'usine Jura-Placage de Souvans, soit 8 000 tonnes de bois en grumes, huit mois par an. En juin 2005, la S.N.C.F. ferme définitivement la ligne Dole-Poligny, en raison de la non-rentabilité du trafic fret et cède l'ensemble des gares à des particuliers.



Remerciements à Jean Claude CHARNOZ coauteur du livre "Jules Grévy, un Jurassien Président"

# LA VOIE VERTE DOLE/MONT-SOUS-VAUDREY

Après fermeture et déclassement de la section de Dole à Mont-sous-Vaudrey le 27 novembre 2019, le projet de transformation de la « ligne Grévy » en voie verte (19,7 km) est lancé. Les travaux se sont terminés à l'automne 2021 et la voie Grévy a été inaugurée le 20 novembre.

Montant global du projet : **2,71 M €**

dont 1,78 M€ de travaux réalisés par la CAGD pour 13,4km

#### Entreprises :

• **Défrichage : Sylviculture Koehren**

24 Rue Vieille D'Arbois, 39380 Mont-sous-Vaudrey  
tél. 06 63 01 81 53

• **Dépose de la voie ferrée existante : SITF**

Chemin de Malafrait, 38290 La Verpillière  
tél. 04 74 95 64 96

• **Voiries et réseaux divers : SAS JC Bonnefoy**

14 Rue de l'Industrie, 25660 Saône  
tél. 03 81 55 93 00

• **Signalisation horizontale et verticale : Signaux GIROD SA**

881 Route des Fontaines, 39400 Bellefontaine  
tél. 03 84 34 61 00

• **Travaux sur ouvrages d'art : Est Ouvrages**

18 Rue de Madrid, 39500 Tavaux  
tél. 03 84 69 69 70

#### SUBVENTIONS ATTENDUES

Equipement  
collectif



• **État**

(DETR, FNADT, DSIL)

**625 034 € HT (soit 30%)**

• **État**

Appel à Projets Fonds mobilités actives

**272 164 € HT (soit 13%)**



• **Région**

**100 000 € HT (soit 5%)**



• **Département :**

**543 124 € HT (soit 26%)**

#### AUTOFINANCEMENT



• **Communauté d'Agglomération**

**du Grand Dole :**

**543 124 € HT (soit 26%)**

Pour la commune de Parcey, la participation financière est de 7883€. Elle correspond à la bretelle d'accès au point info. La sortie 2 est financée par le grand Dole. Quant à la sortie 3, elle se trouve sur la commune de Nevy.



Deux sorties sont prévues à Parcey :

-la **sortie 1** au niveau du point info. Ce bâtiment sera mis en valeur dans les prochains mois pour offrir les meilleures conditions d'accueil et d'informations aux cyclistes.

-la **sortie 2** (en escalier) au niveau du bureau de tabac permet aux cyclistes d'accéder directement à la zone de loisirs (camping, golf, sentier Doulou...).

La commune a demandé à conserver la **sortie 3**. Cette sortie provisoire située après le pont de chemin de fer devait être détruite après la fin des travaux. Sa conservation permettra aux usagers de rejoindre la plage en toute sécurité.



**Etat de la voie avant les travaux.**



**Travaux d'élagage par l'entreprise Koeren (janvier 2021).**



**Premier passage du broyeur**



**Découpe des rails**



**Dépose des rails**



**Stockage des rails**





**Passage de la niveleuse (avril 2021)**



**Cylindre**



**La gare avant les travaux...**

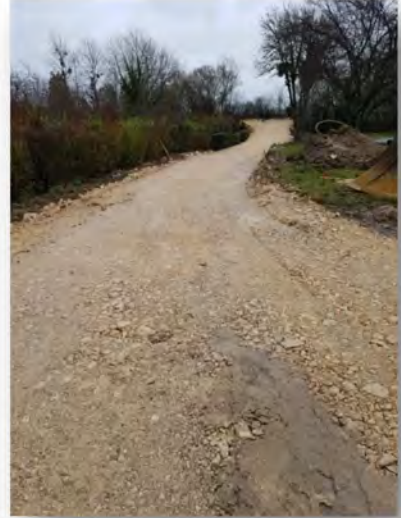


**...après**



**Signalisation horizontale**

## Sortie point info



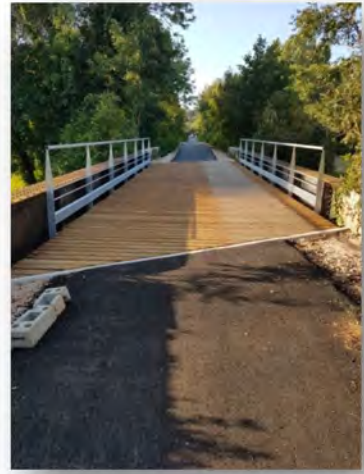
## Sortie rue des Badenards



### Pont du canal

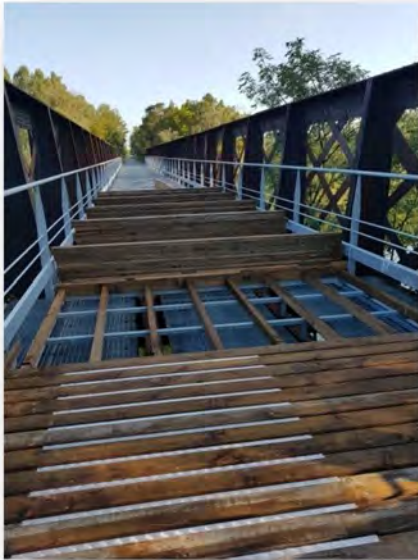


Avant...



...après

### Pont de la Loue



### Sortie numéro 3



Reconnaissez-vous l'endroit d'où cette photo a été prise ? Pouvez-vous la dater ?



Sur la photo de droite, on voit que le village a bien changé !



Ces deux ouvrages se trouvent sur la voie Grévy en direction de Nevy. Celui de gauche est un tunnel qui débute quelques mètres après le pont de chemin de fer et qui ressort après le pont routier. Le deuxième est un pont situé sous la voie environ 200 mètres plus loin. Si vous connaissez l'utilité de ces deux ouvrages, nous vous serions reconnaissants de nous éclairer sur ces deux sujets.

