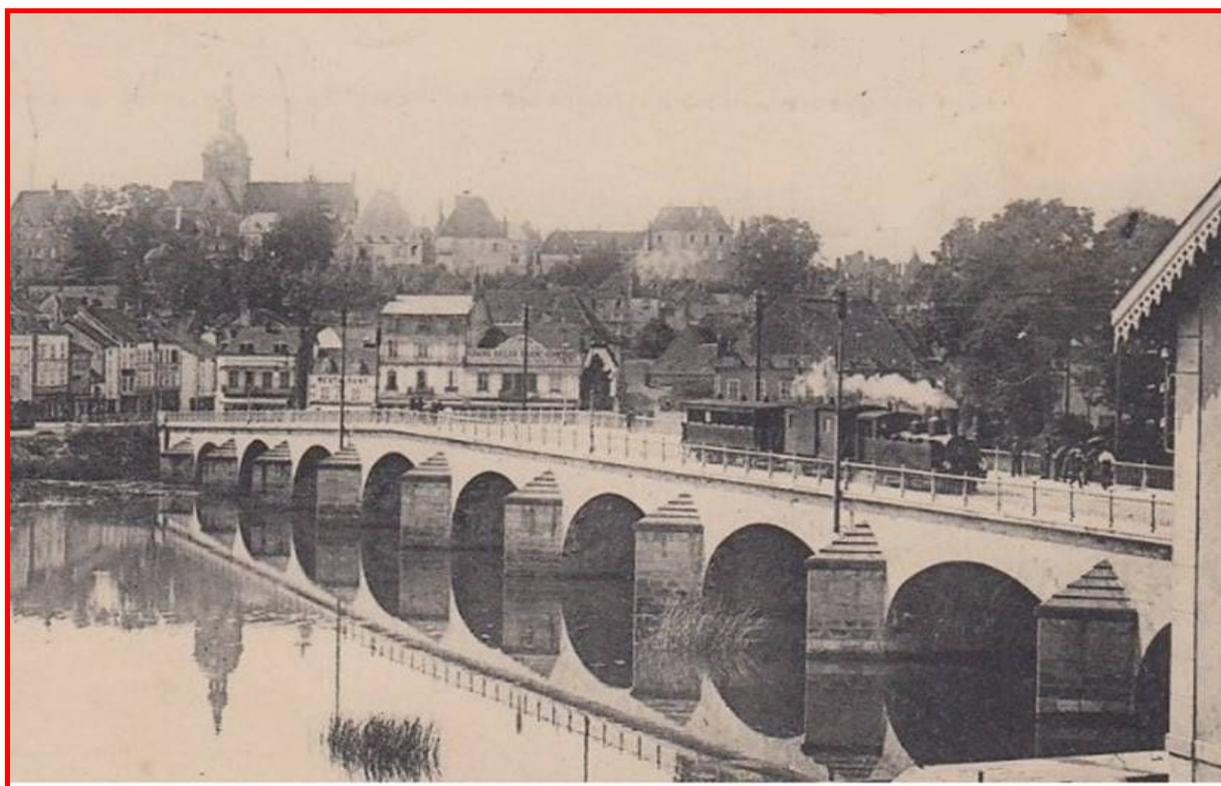


# GRAY ET SON TACOT 1878-1938



Le temps des tramways des chemins  
de fer d'intérêts locaux.

Alors que les grandes lignes de chemin de fer se développaient dans toute la France et commençaient à relier les principales villes, des manufacturiers avisés eurent l'idée de développer des chemins de fer d'intérêts locaux. La Haute-Saône ne resta pas en marge de ces évolutions industrielles. Le conseil général départemental reçut une demande de concession d'une ligne Bucey et Gy à Gray dès octobre 1872.

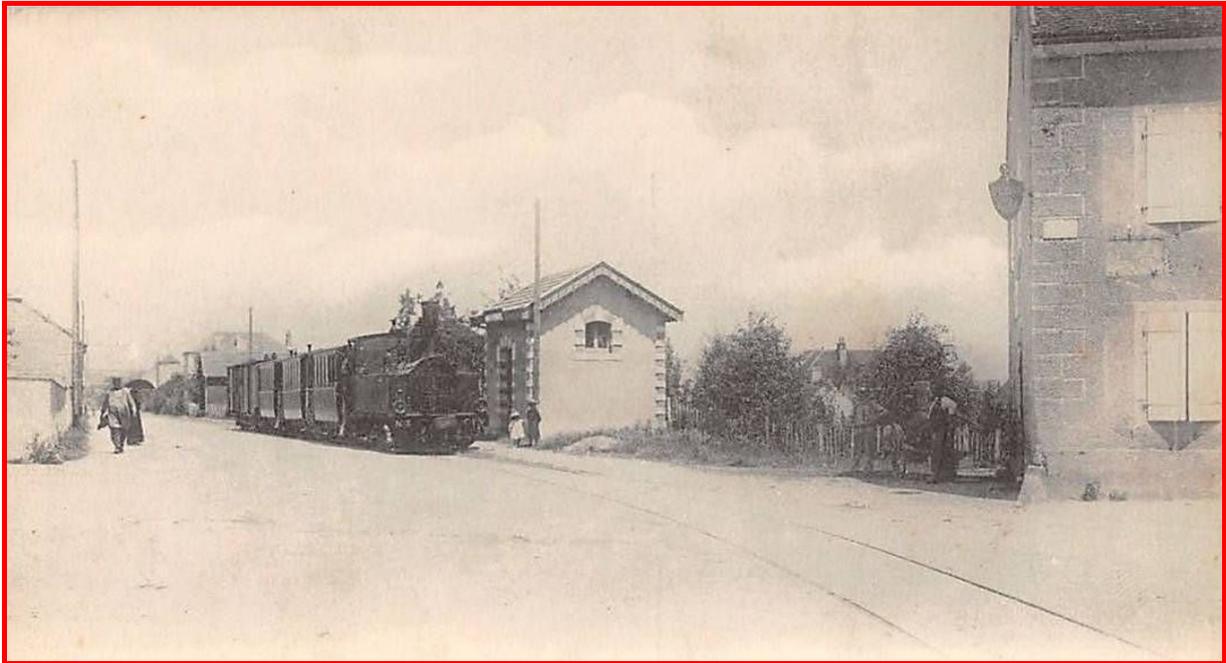
**Chemin de fer d'intérêt local de Bucey et Gy à Gray.** — (26 octobre 1872.) — M. le Préfet a communiqué à la Commission une lettre de MM. Martin, Cornu et Burdin, proposant d'entreprendre la construction d'un chemin de fer d'intérêt local entre Bucey, Gy et Gray, et demandant que le Conseil général soit convoqué extraordinairement pour statuer sur sa soumission.

La Commission, non suffisamment édifiée, n'a pris alors aucune détermination, et s'est bornée à donner acte à M. le Préfet de sa communication.

La concession fut accordée par traité le 15 octobre 1873, et confirmée par le journal officiel du 13 décembre 1874. (Document ci-dessous)

<p>Le conseil d'Etat entendu ,</p> <p>Décète :</p> <p>Art. 1<sup>er</sup>. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer, à voie d'un mètre de largeur seulement entre les rails, de Gray à Gy, avec prolongement sur Bucey-lès-Gy.</p> <p>Art. 2. — Le département de la Haute-Saône est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 15 octobre 1873, avec les sieurs Alfred Martin et Pradines frères et compagnie, ainsi que du cahier des charges y annexé.</p> <p>Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.</p> <p>Art. 3. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.</p> <p>En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.</p>	<p>Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôts de cautionnement et sous la condition que les émissions d'obligations successivement autorisées ne pourront jamais dépasser le montant des versements effectués sur le montant du capital-actions.</p> <p>Art. 4. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois au préfet du département, qui l'enverra au ministre des travaux publics pour être inséré au <i>Journal officiel</i>.</p> <p>Art. 5. — Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au <i>Bulletin des lois</i>.</p> <p>Fait à Versailles le 11 décembre 1874.</p> <p>Mal DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Une fois le projet adopté, il restait donc à dessiner le trajet, poser les rails construire les gares, les haltes et les éventuels ouvrages d'art. L'écartement des rails des chemins de fer d'intérêts locaux était de un mètre, comparé au 1,435 mètre, des chemins de fer nationaux.



Le tramway surnommé par les Graylois le tacot est ici à la halte des perrières.

La mise en service de la ligne de Gray à Gy et à Bucey-les-Gy se fera le 6 mai 1878.

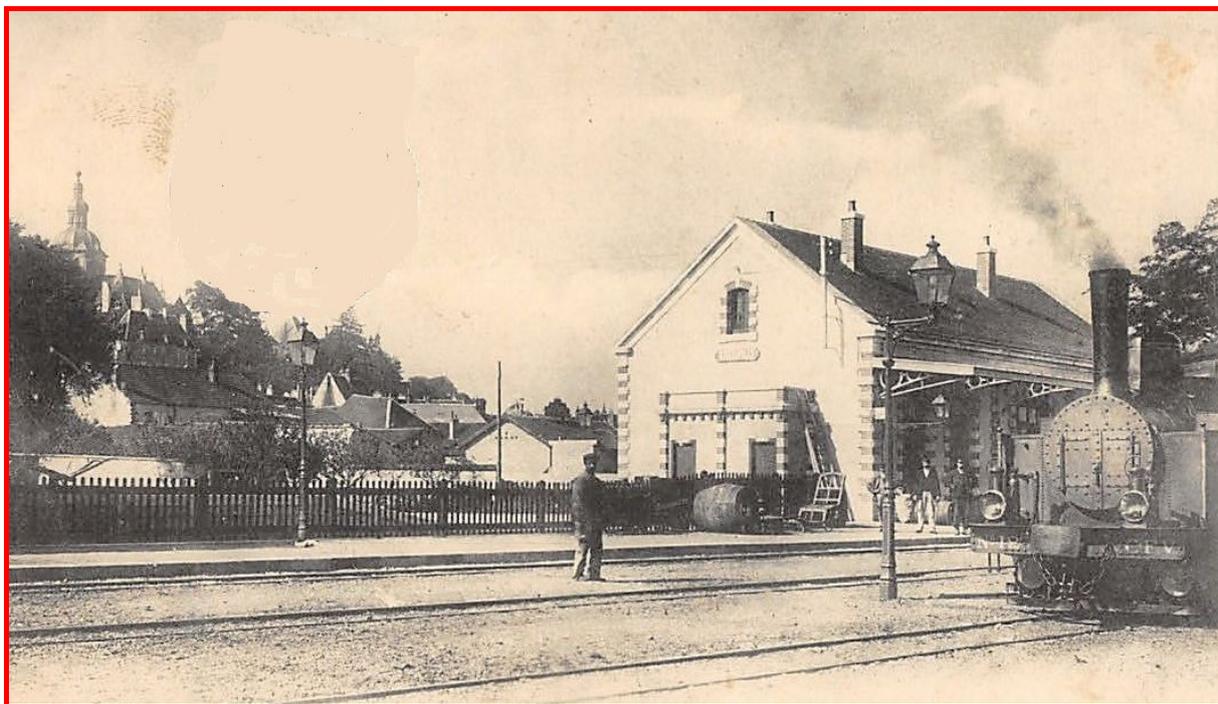
*Chemin de fer d'intérêt local de Gray à Gy et à Bucey-les-Gy. — Rapport de l'Ingénieur en chef*

**SERVICE DE CONTRÔLE. — SITUATION. —** Un arrêté de M. le Préfet du 2 mai dernier a autorisé la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Gray à Gy et à Bucey-les-Gy à ouvrir la ligne aux voyageurs et aux marchandises à partir du 5 mai.

La voie a été, en effet, livrée à la circulation le lendemain 6 mai, depuis ce moment le service se fait d'une manière très-régulière sur toute l'étendue de la ligne. Il y a chaque jour trois trains mixtes montants et descendants, entre Gray et Bucey, avec arrêt aux gares intermédiaires. Les départs de Gray ont lieu à 5 h. 50, 10 h. du matin et 4 h. 45 du soir. Le service se fait en navette. Le trajet complet, aller et retour, est effectué en 2 h. 30 y compris un arrêt de 20 m. à la gare de Bucey.

La voie est sur tous les points en bon état. Quelques éboulements de talus ont eu lieu pendant les dernières pluies mais sans empiéter sur la voie ni en compromettre la solidité.

Du 6 mai au 10 juin, la Compagnie a délivré 5,167 billets de voyageurs qui ont produit une recette brute de 4,602 fr. 35 y compris l'impôt dû à l'Etat. Le service de messagerie a rapporté 272 fr. 25, et le transport des marchandises de toute nature, particulièrement des minerais et des pierres, 6,240 fr. 30 soit en total une recette brute de 11,114 fr. 90 en trente-six jours ou de 308 fr. 75 par jour.



Gray : Les voies du chemin de fer d'intérêt local à la gare dite de Gy

Malgré des débuts encourageants, la compagnie anonyme des chemins de fer de Gray à Gy et prolongements se retrouva assez rapidement confrontée à des déboires financiers. Ces difficultés aboutirent à la liquidation judiciaire en 1885. Dès lors le conseil général de Haute-Saône se charge de l'exploitation en attendant un repreneur. C'est chose faite en 1888, la ligne est rétrocédée à la compagnie des chemins de fers Vicinaux, une société filiale du groupe de l'industriel Belge bien connu : Empain.

**Chemin de fer de Gray à Gy et à Bucey-les-Gy. — Rétrocession.** — M. le Ministre des travaux publics m'a informé, le 30 juin dernier, que le conseil d'Etat venait d'adopter le projet de décret, ayant pour objet d'approuver la rétrocession par le département à la Compagnie des chemins de fer vicinaux de l'exploitation du chemin de fer de Gray à Gy.

La puissance de l'empire financier Empain favorisera l'accélération du maillage dans tout le département. En quelques années seulement la ligne unique au départ de Gray fut tour à tour prolongée de Gy à Marnay et de Bucey les Gy à Frétigney. La gare des chemins de fer Vicinaux qui était située avenue Carnot, à l'emplacement actuel de la gare des cars, fut reliée à la gare de Gray Est.



La gare des Chemins de Fer Vicinaux dite Gare de Gy située avenue Carnot à Gray.



Le tacot arrive à la gare de Gray Est

En 1901 la ligne Gray Pesmes est mise en service, prolongée très rapidement jusqu'à Dole. Elle sera inaugurée en grandes pompes début octobre

## Inauguration du Tramway DE GRAY A DOLE

Nous allons résumer, aussi brièvement que possible, cette journée, qui, en même temps qu'elle conservait son caractère de fête du travail, a été une très brillante manifestation républicaine.

### Avant le départ

M. Pérouse, conseiller d'Etat, directeur des chemins de fer au ministère des travaux publics, était arrivé à Gray à huit heures vingt du matin ; à huit heures et demie, il recevait le personnel de la Compagnie et les invités dans un immense hall appartenant à la Compagnie générale des chemins de fer vicinaux.

Parmi les invités nous remarquons les préfets et sous-préfets du Jura ; M. Barrand, ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, à Lons-le-Saunier ; M. Bouvaist, ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, à Vesoul ; MM. Trouillot et Mollord, députés du Jura ; Renaud, maire de Dole ; M. Couyba, député de la Haute-Saône ; M. Outhenin-Chalandre, sénateur de la Haute-Saône ; Signard, maire de la ville de Gray ; M. Pigallet, conseiller général ; un grand nombre de conseillers généraux et d'arrondissement de la Haute-Saône et du Jura, etc., etc.

A neuf heures un lunch excellent est servi par M. Rave, propriétaire de l'hôtel de la ville de Lyon, pendant que l'harmonie de la ville de Gray joue les morceaux les plus brillants de son répertoire.

### Le départ

A dix heures précises, le délégué du ministre, le haut personnel de la Compagnie générale des chemins de fer vicinaux et les invités prennent place dans un train spécial décoré de drapeaux tricolores et d'écussons portant les initiales R. F. Le train se met en marche, aussitôt salué par le cri de : Vive la République !

### A Velet

A 10 h. 20, le train officiel entre en gare de Velet ; il est salué par les cris de : Vive la République ! Vive Couyba !

Le maire présente à M. Pérouse, délégué du ministre des travaux publics, son conseil municipal et les membres de la fédération démocratique.

M. Pérouse répond qu'il est heureux de pouvoir serrer la main à d'excellents républicains, puis le train s'ébranle, salué par les cris de : Vive la République ! Vive Couyba !

### A Apremont

Le train d'inauguration entre en gare d'Apremont à 11 h. 20.

De charmantes fillettes offrent un bouquet à M. Maringer, préfet de la Haute-Saône, et ils récitent le compliment suivant :

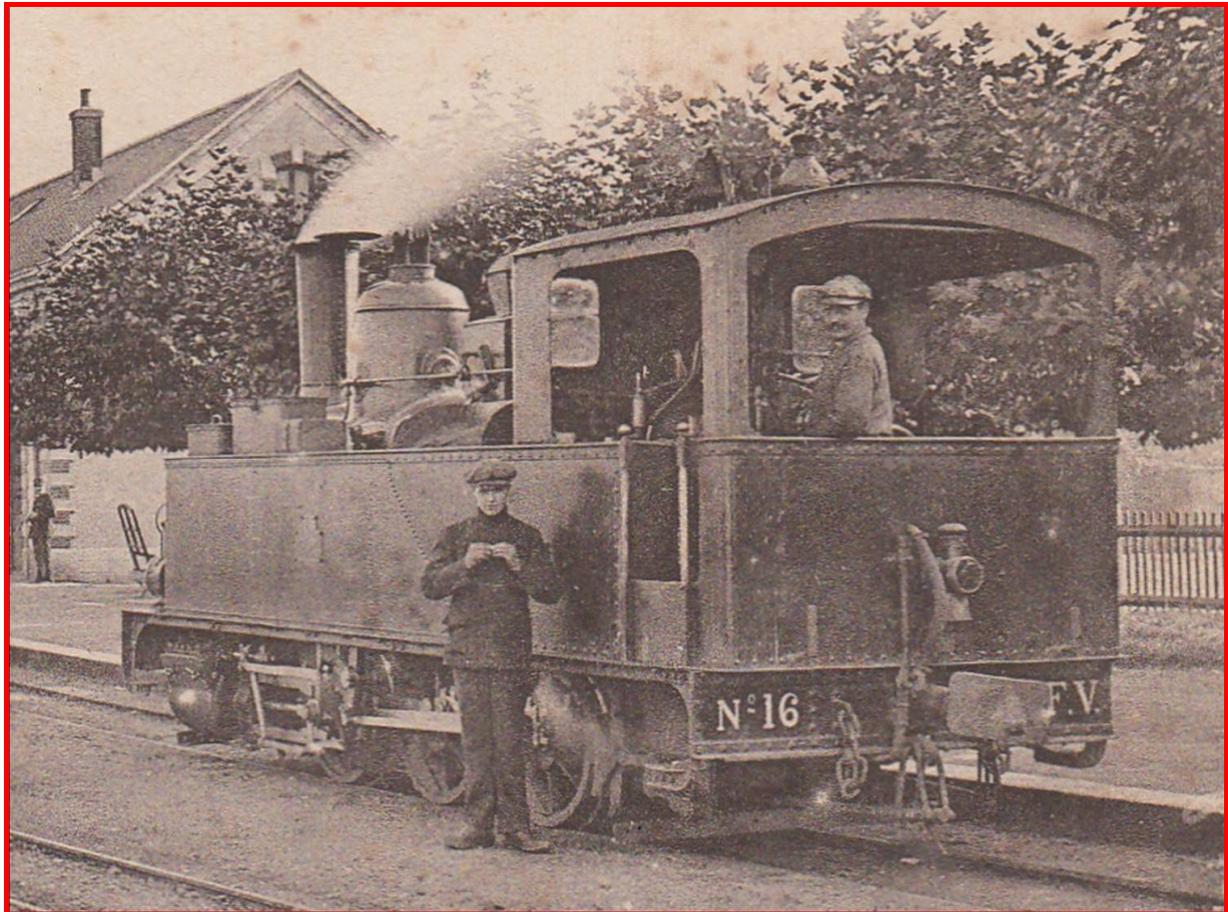
Extrait de l'article du journal LE PETIT COMTOIS daté du 8 Octobre 1901.



Les officiels descendent à chaque gare au contact de la population, ici en gare de Pesmes.



Le dépôt-matériel des Chemins de Fer.Vicinaux de Gray était situé rue de la plage, sur le site industriel qui abritera plus tard la société Wyss, et plus récemment encore Prolam, Etilam...



Après 1904 le trafic va encore s'intensifier avec la mise en service d'une nouvelle ligne : Gray-Jussey.



Important trafic à la gare CFV à Gray, deux photos presque identiques...



## LE DEBUT DE LA FIN

Les chemins de fer vicinaux connaîtront leur apogée avant la première guerre mondiale. A partir de 1920, victimes de la concurrence des nouveaux engins routiers les C.F.V subirent des premiers déficits chroniques. La situation s'aggrava d'années en année jusqu'en 1935, date à laquelle le conseil général ne pouvant plus absorber les pertes, décidera des premières fermetures de ligne. Les chemins de fers vicinaux de Haute-Saône cesseront d'être exploités définitivement en 1938.

### MOTION

Au moment où vont disparaître définitivement les voies des Chemins de fer Vicinaux de la Haute-Saône, derniers vestiges d'une époque qui avait bien son originalité et d'un moyen de transport qui, lui aussi, eut son heure d'utilité et de prospérité,

Considérant que, si notre vieux « tacot » a occasionné quelques mécomptes au département, il a, cependant, rendu au Pays des services indiscutables dans la période d'avant-guerre et pendant la guerre de 1914-1918,

Le Conseil Général, à l'unanimité, tient à adresser au Personnel des C. F. V. l'expression de ses sentiments de sympathie et de sa reconnaissance pour les services qu'il a rendus, avec abnégation et dévouement, pendant de longues années.

Motion votée à l'unanimité par le conseil général de Haute Saône en mai 1938

Le Tacot faisait partie intégrante du paysage, son passage rythmait la vie locale, comme ici lorsque le train passait, il fallait <<sauver les meubles>>



Avant de refermer la page de cette belle aventure, promenons nous en images sur le parcours du tacot entre nos deux gares.



Depuis la gare CFV le tacot emprunte l'avenue Carnot :

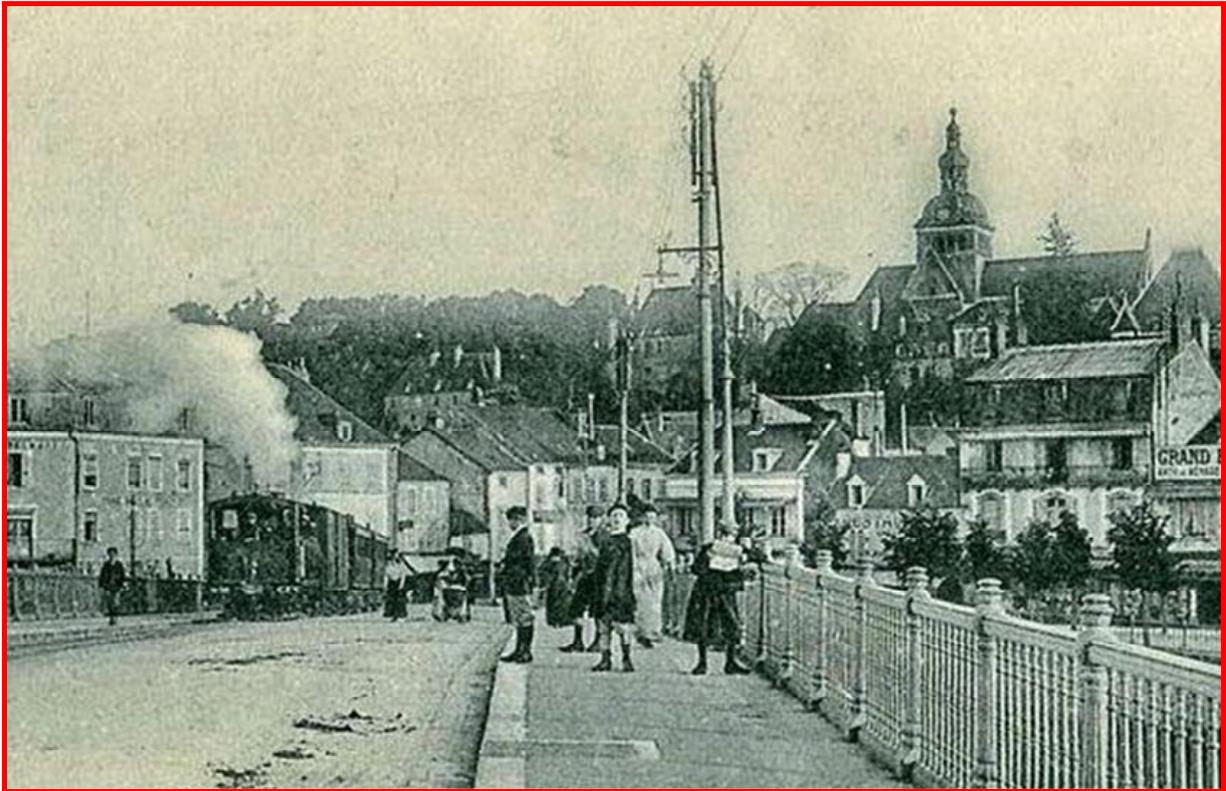


Une première halte place du 4 septembre, à la hauteur de l'hôtel restaurant café Parisien, futur emplacement de l'hôtel Bellevue après la seconde guerre mondiale...



Ensuite passage sur le Pont de Pierre au milieu de la circulation.





Sur le pont attention aux piétons !



Direction le quai Villeneuve par tous les temps.



Ensuite un virage dangereux sous le pont suspendu.



Avant d'arriver à la gare de Gray Est



# GRAY ET SON TACOT

## 1878-1938

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

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

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

Découpage, mise en pages et textes additionnels : Claude Janniot

Merci à Annick Terreaux pour la collecte de certains documents

Dossier réalisé en JUILLET 2019.

