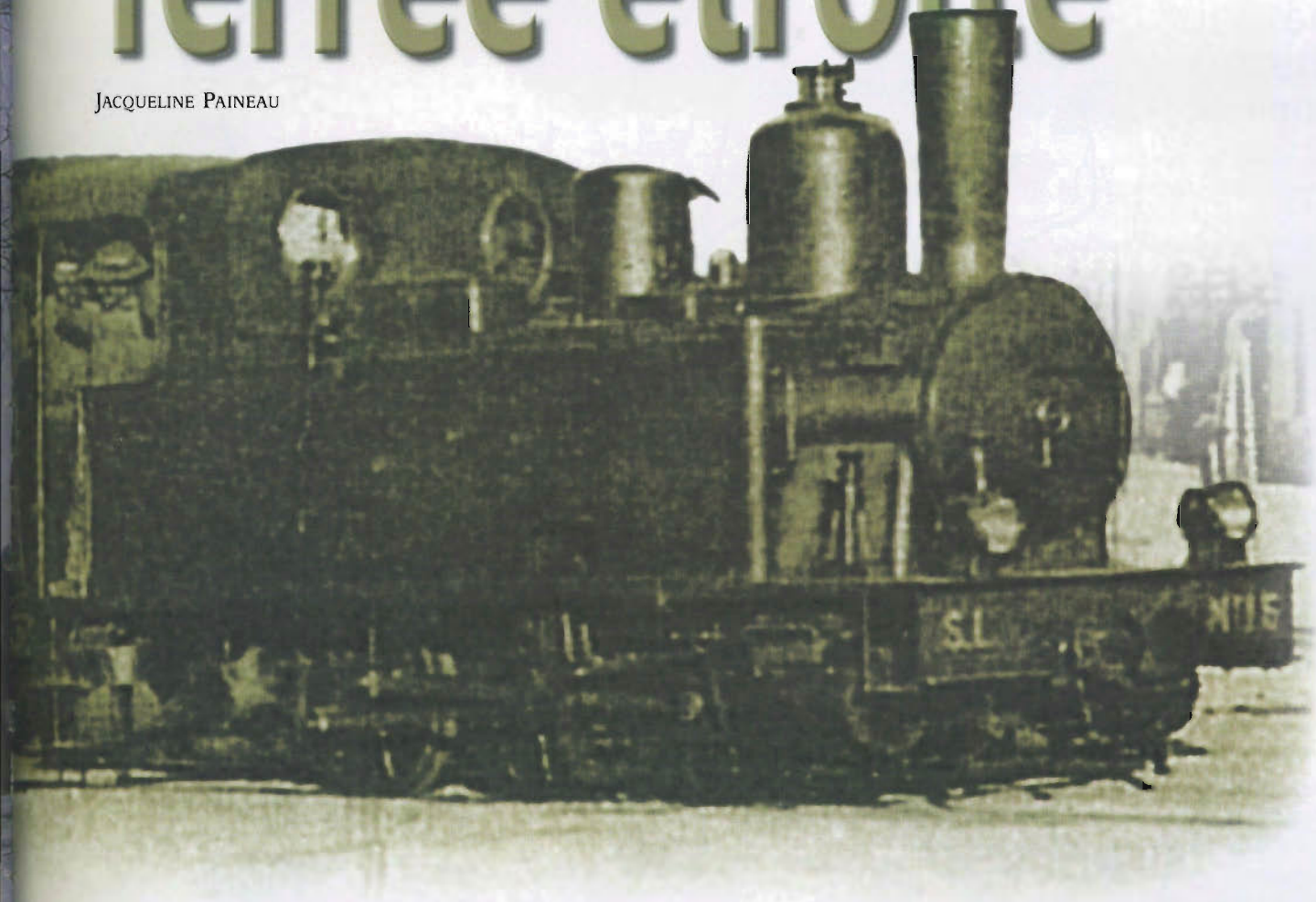
Il était une voie... ferrée étroite

En tacot en Haut-Morvan depuis Autun jusqu'à Château-Chinon de 1900 à 1936

JACQUELINE PAINEAU



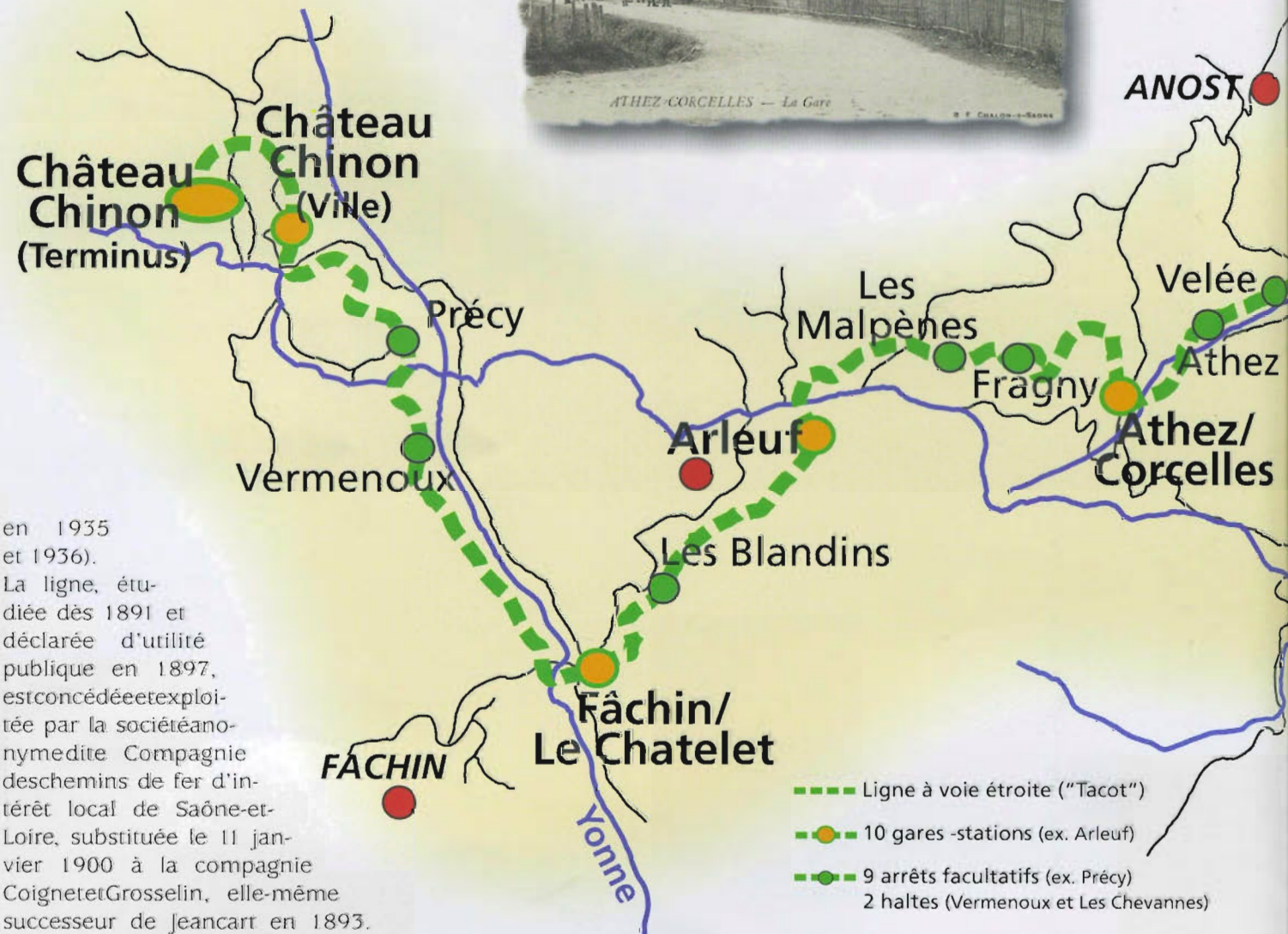
La ligne Autun-Château-Chinon traversait, dans sa partie sud, le Morvan, bastion granitique du Massif central placé en plein cœur de la Bourgogne. Une autre voie le traversait plus au nord, entre Saulieu et Corbigny. Ces deux lignes ont été construites pour desservir une grande partie du Morvan par le chemin de fer et assurer la liaison entre les deux grandeslignesexistantes,Clamecy-Cercy-la-Tour et Avallon-Autun.

Ces lignes étaient appelées « économiques » : *« Tout était à l'économie, aussi bien pour la construction (voie en accotement de la route, peu d'ouvrages d'art et encore allégés...) que pour l'exploitation (gabarit limité et légèreté du matériel roulant, obligations de sécurité atténuées, personnel peu nombreux, trains mixtes voyageurs et marchandises...). »*

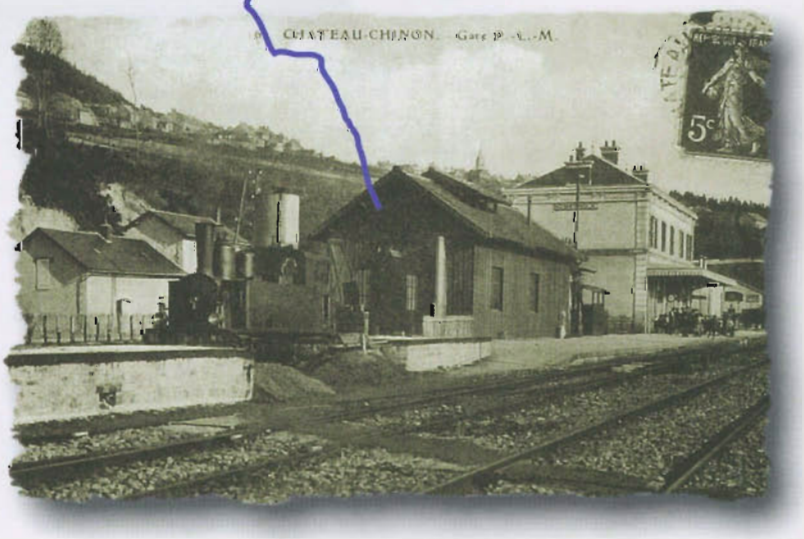
Le tracé, la vitesse, la silhouette conjugués de ces petits trains aux locomotives essoufflées, au matériel désuet cahotant sur une voie incertaine, permettent de bien comprendre les noms de *tortillard* (ils suivaient les courbes de terrain) ou de *tacot* (« engin qui cogne ») qui sont restés dans le langage et le folklore populaires.

Ouvert à la circulation le 28 août 1900 d'Autun à Corcelles et prolongé de Corcelles à Château-Chinon le 28 août 1904, *le Tacot* a

transporté nos aïeux pendant plus de trois décennies, pour être remplacé par deux lignes de car à partir de 1931.
Le trafic « voyageurs » fut maintenu jusqu'en 1932 pour les deux gares d'Anost et de Fâchin, et le trafic « marchandises » cessa en 1934 (quatre trains seulement circulèrent en 1935 et 1936).



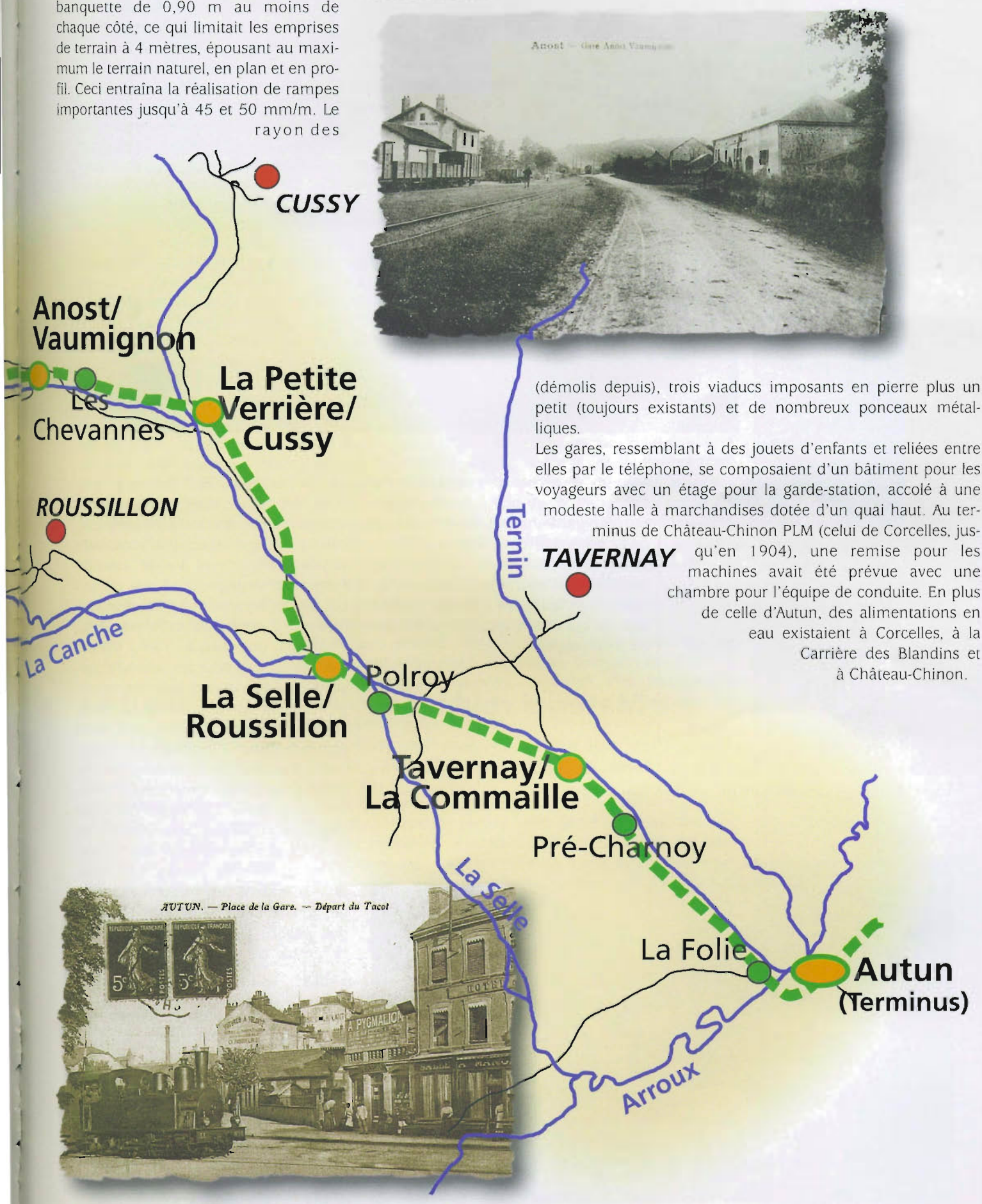
La ligne, étudiée dès 1891 et déclarée d'utilité publique en 1897, estconcédéeetexploitée par la sociétéanonymedite Compagnie deschemins de fer d'intérêt local de Saône-et-Loire, substituée le 11 janvier 1900 à la compagnie CoignetetGrosselin, elle-même successeur de Jeancart en 1893.
Entre l'avant-projet et l'ouverture complète de la ligne le 1er juin 1905 à la gare de Château-Chinon PLM, bien des difficultés s'étaient élevées : la ligne intéressait deux départements, la Saône-et-Loire et la Nièvre, donc deux conseils généraux; le tracé se modifiait suivant les demandes des populations, les difficultéstechniques, lescrédits. Enquêtes et projets se succédaient.
La ligne, longue d'un peu plus de 49,6 km, couvrait 26,5 km en Saône-et-Loire (23,75 km jusqu'à la gare de Corcelles), et 23,1 km en Nièvre.



Infrastructure :

La voie était à écartement métrique. Le gabarit offrait 2,20 m de largeur maximum pour le matériel roulant, plus une banquette de 0,90 m au moins de chaque côté, ce qui limitait les emprises de terrain à 4 mètres, épousant au maximum le terrain naturel, en plan et en profil. Ceci entraîna la réalisation de rampes importantes jusqu'à 45 et 50 mm/m. Le rayon des courbes s'abaissait jusqu'à 30 mètres (3000 mètres pour le TGV). Le type de rail utilisé était le vignole d'un poids de 20 kg/m (60 pour le TGV), accompagné sur les parcours routiers d'un ou de deux contre-rails. Les traverses en bois étaient posées tous les 85 centimètres. Les ouvrages d'art étaient réduits au strict minimum : deux ponts sur l'Arroux et son bras de décharge à la sortie d'Autun (démolis depuis), trois viaducs imposants en pierre plus un petit (toujours existants) et de nombreux ponceaux métalliques.

Les gares, ressemblant à des jouets d'enfants et reliées entre elles par le téléphone, se composaient d'un bâtiment pour les voyageurs avec un étage pour la garde-station, accolé à une modeste halle à marchandises dotée d'un quai haut. Au terminus de Château-Chinon PLM (celui de Corcelles, jusqu'en 1904), une remise pour les machines avait été prévue avec une chambre pour l'équipe de conduite. En plus de celle d'Autun, des alimentations en eau existaient à Corcelles, à la Carrière des Blandins et à Château-Chinon.



Tracé :

La ligne avait son point de départ à Autun, rue de la République, près de la gare PLM où s'effectuait le transit des marchandises, longeait la route en accotement jusqu'à La Petite-Verrière et se trouvait en déviation pour la suite du parcours jusqu'à Château-Chinon, sauf près de Vaumignon où elle suivait également la route. Elle desservait, outre les terminus PLM, les communes de Tavernay (gare à la Comaille), de La Selle et de Roussillon (gare à La Selle près de Bellevue), de La Petite-Verrière et de Cussy (gare à La Petite-Verrière), d'Anost (gares de Vaumignon et d'Athez-Corcelles), d'Arleuf, de Fâchin (gare au Châtelet) et de Château-Chinon-Ville. Mais les voyageurs venaient aussi de plus loin : de Glux, Saint-Prix... De nombreuses haltes s'égrenaient le long de la ligne, dont deux eurent un abri, celle des Chevannes sur Anost et celle de Vermenoux sur Château-Chinon-Campagne.

L'express du Morvan

« Ce bolide quittait Autun en faisant frissonner de toute son armature le pont métallique qui enjambait alors l'Arroux, puis longeait la route de Château-Chinon en suivant bien sagement sa gauche sans s'occuper du qu'en-dira-t-on. Mais cette contrainte était bien pénible pour un petit tacot épris de fantaisie et, à la première occasion, il faisait un crochet à gauche ou à droite, pour aller musarder à travers prés et champs. On ne le revoyait plus, reprenant son souffle, qu'à l'arrêt des petites gares ou stations qui jalonnaient son parcours. »
(M. Barbotte, *Les Balcons du ciel*, 1980).

« Les citadins irrévérencieux l'appelaient l'express du Morvan... Généralement, il freinait et s'arrêtait juste comme il commençait à prendre de la vitesse. Quelquefois, c'était devant une petite gare, d'autres fois devant un simple poteau de fonte fiché dans le talus et sur lequel il était écrit que "les trains ne s'arrêtent que pour prendre les voyageurs qui, rapprochés du poteau d'arrêt, font visiblement comprendre au mécanicien leur intention de monter". »
(M. Barbotte, *Les Montagnes bleues*, 1932).

« Le Tacot est un jouet pour grandes personnes. Il n'était pas gros, mais il faisait du bruit comme dix express. Il fumait comme un paquebot et sifflait comme cent chefs de gare. Il ne se croyait pas rien. Il batifolait dans les prés, serpentait dans les avoines, flânait dans les sarrasins, errait dans les bois, longeait les précipices, sautait les ruisseaux. Il descendait fièrement les pentes, mais il soufflait dans les côtes et parfois s'arrêtait pour reprendre haleine. Les voyageurs pouvaient alors descendre et cueillir quelques fleurs. Dans les petites gares, il se reposait longuement et il prenait de l'eau, car il avait toujours soif... comme ses mécaniciens... Ce jouet n'était pas toujours amusant... »
(J. Pasquet, *En Morvan*, 1967).

Personnel :

Chaque gare avait sa garde-station, dont le mari était poseur-cantonnier sur la voie. Le reste du personnel se composait d'un chef de gare principal à Autun, d'un chef de gare à Château-Chinon-PLM, de quatre chefs d'équipe, d'un garde-halte à Vermenoux, de deux chefs de train, de deux mécaniciens, d'un chauffeur, de plusieurs facteurs et d'ouvriers au transbordement dans les gares « transit » terminus, ce qui faisait une bonne trentaine d'employés.

Matériel roulant :

Les locomotives à vapeur ont été construites et livrées en 1900 par les Ets Corpet-Louvet (numéros 4, 11 et 15). Du type 030 T (3 essieux couplés, tender : elles transportaient elles-mêmes leurs approvisionnements en eau et en charbon), elles pesaient 17 tonnes à vide. Les voitures de voyageurs, à 30 places (22 places à partir de 1904), à plates-formes d'extrémité ouvertes, avec 7 glaces de chaque côté, étaient peintes en vert pour les seconde classe, et en brun et vert pour les mixtes première et seconde classe. Les fourgons à bagages, également à deux plates-formes d'extrémité avec décrochement de la toiture, étaient dotés d'un compartiment pour le service de la Poste. Les wagons de marchandises, dont les caisses étaient en bois, pouvaient recevoir une charge d'une dizaine de tonnes. Les types utilisés étaient des wagons couverts, des tombereaux ou wagons à houille, des wagons plats ou ballastières. Cet ensemble de véhicules était à deux essieux.

AUTUN — La Foire du 1er septembre, embarquement des bestiaux

En 1910, un inventaire dénombrait 5 ballastières appartenant à l'Etat, 3 voitures mixtes, 9 voitures seconde classe, 14 wagons couverts pour le bétail, 18 wagons plats et plates-formes, 6 wagons plates-formes ou tombereaux pour les écorces (et éventuellement couplages), 6 wagons pour couplages pour les transports des grumes, 4 fourgons et une grue.

Exploitation :

Les trains étaient mixtes : en plus de la locomotive, ils comprenaient des voitures de voyageurs et des wagons de marchandises. Au nombre de trois dans chaque sens avant la guerre de 14-18, leur nombre baissa à deux aller et retour, le matin et le soir; les jours de foire, un train supplémentaire était souvent formé... La vitesse était extrêmement faible : une vingtaine de kilomètres à l'heure, à cause de la mixité du trafic et des longs arrêts pour manœuvres. Le trajet était couvert en une bonne heure jusqu'à Corcelles, et en plus de deux heures et demie jusqu'à Château-Chinon à cause des dénivellations. Les retards étaient nombreux, causés par des incidents, voire des déraillements, sans gravité grâce à la lenteur proverbiale des convois. Par contre, le tacot constituait un permanent danger d'incendie, puisque était utilisée la traction à vapeur. Les passages à niveau, non gardés, et les parcours sur route occasionnaient des collisions, parfois meurtrières.

Le trafic :

Le tacot a eu ses détracteurs en son temps (« *Château-Chinon : les méfaits du tacot : Les accidents occasionnés par le tortillard ne se comptent plus en Morvan. Par-ci, par-là, il écrase un cochon, un mouton, des vaches, des automobiles, des camions. C'est la terreur des campagnes, vomissant le feu et la fumée...* » *L'Indépendant du Morvan*, 12 mars 1924), mais il était fort apprécié de la population locale qui ne disposait d'aucun autre moyen de transport jusqu'à l'avènement de l'automobile et du « camion-auto », et qui vivait au rythme des trains pour les horaires, les relations, le commerce et tous les déplacements. Il a transporté jusqu'à 83000 voyageurs (1905). Une journée de Saint-Ladre a vu jusqu'à près de 1200 passagers (1906). Le trafic « marchandises » était très important, oscillant entre 1000 et 2 500 tonnes par mois (22500 tonnes en 1915), grâce aux bois (qui représentaient jusqu'aux quatre cinquièmes des transports), aux écorces, aux produits des mines et carrières, et au bétail (veaux et porcs – jusqu'à 1000 têtes par mois – suivis par les moutons, les bœufs et vaches, et quelques chèvres).

Embranchements industriels

Au moment où la ligne fut ouverte au trafic, du charbon était extrait à Polroy depuis 1898 d'une façon régulière; la couche d'anthracite, d'une épaisseur moyenne de 1,50 m, fut vite épuisée, son exploitation cessa peu avant 1910. En 1917 on ouvrit la carrière des Blandins sur la commune d'Arleuf; en forme de cirque, elle jouxtait le « canyon » taillé dans les mylonites (roches granitiques) qu'empruntait le tacot; ne fournissant que des matériaux pour l'empierrage des routes, elle fut prise en main par les ponts et chaussées de Château-Chinon qui disposèrent d'un personnel composé d'une vingtaine de détenus allemands gardés par des militaires; elle fut abandonnée en 1924, où tout le matériel fut transporté jusqu'à la carrière des Corvées qui prit ainsi la relève en 1925. Les pavés et pierres à bâtir étaient taillés dans des microgranites pour les rues des villes (Paris entre autres); cette carrière, située près de Corcelles, cessa toute activité peu avant l'arrêt du trafic de marchandises sur la ligne. Simultanément, les mines de spath fluor ou fluorine de la Voltennes (La Petite-Verrière et La Selle), dont la production fut minime jusqu'à la Première Guerre mondiale, prirent un développementconsidérable; outresesutilisationsen métallurgie (aluminium et acier), la fluorine fut utilisée pour les balustrades intérieures de l'Opéra de Paris.

La Petite Verrière - Cussy

En dehors de ces quatre carrières ou mines, l'embranchement de Fragny – à la sortie d'une imposante tranchée qui nécessita le déblai de 32000 mètres cubes de roches... – possédait une cabane qui servit aux cheminots au moment de la construction de la ligne et ensuite aux expéditeurs de bois.

Que reste-t-il aujourd'hui de cette époque? La voie en déviation s'est transformée en chemin où croissent les herbes ou a réintégré les parcelles d'exploitation. Les rails ont été démontés au début de la guerre par les Allemands. Seules les gares en demeurent les témoins pour les voyageurs qui passent, pressés, en automobile... quand ils les remarquent! Pour les amoureux de la nature qui aiment marcher, quelques ponts métalliques (à claire-voie), des murs de soutènement, et surtout trois beaux viaducs toujours debout (un à Vauboeufs avant Fragny, deux près du Moulin des Morvands au Châtelet), dans les parties en déviation, leur rappelleront cette époque où la vie locale était rythmée par le passage du tacot.

Conseils au tacot

Quand Tacot tu fais la navette,
Entre Autun et Château-Chinon
On te permet une bavette
Pour Arleuf, Anost-Vaumignon.

Mais un arrêt de deux minutes
Suffit pour les autres hameaux,
Entre eux tant pis si tu culbutes,
Des vaches t'appelant
« chameau! »

Et puis s'arrêter aux Malpennes,
Voyons, serait-ce bien la peine?
Rester deux heures à Précy,
La Comaille, oh! non, merci.

Si tu manœuvres du derrière
Devant La Petite-Verrière,
Tu te charges de pots à lait
Et de pierres au Châtelet.

Tu ne peux pour Athez-Corcelles,
Que prendre un gars, deux jouvencelles,
Embarquer pour Truchot, Bondoux,
Quelques "coessots" à Vermenoux.

Quoique lent tu roules quand même,
On arrive toujours ici,
Bien que cahoté chacun t'aime,
De la route on n'a plus souci.

Mais ta chaudière hélas! qu'a-t-elle?
Vois un docteur pour sa santé,
Car chaque jour j'ai constaté
...Quatre fois tu vas à la selle!

(G. Lemoine, *Brises du Morvan*, 1925)