par Christian BOUCHOUX

LA CARRIERE ET LE CAMP DES BLANDINS (ARLEUF)

Un « bagne » au cœur du Morvan

Si, par hasard, un jour, vous vous promenez au gré des chemins sur le territoire de la commune d'Arleuf, le long de la route qui mène du bourg au hameau du Châtelet, cap sud-ouest, que, par caprice, vous décidez de quitter le goudron après le pont qui enjambe la rivière de la Motte, en prenant soin de laisser votre éventuel véhicule à gauche dans le virage, là où se trouvait jadis un arrêt facultatif du Tacot, dont nous reparlerons, et que, par curiosité, vous empruntez le sentier qui se présente à vous en montant vers le village des Blandins, et qu'enfin, par témérité, vous décidez, au premier, ainsi qu'au second carrefour, de négliger les voies de gauche qui se dirigent vers ce village, pour préférer continuer tout droit, en direction des Joies, et pénétrer très vite dans la forêt...

Pure hypothèse, il est vrai, mais en continuant ce chemin, après avoir laissé une source à gauche, des prés à droite, vous vous trouvez devant une grande sapinière à gauche, une forêt de feuillus à droite, de ce côté, un semblant de chemin, qui descend, et que l'on devine plus qu'autre chose. Si vous vous aventurez dans cette forêt de feuillus, mal entretenue, dévorée par les buissons et le houx, un peu à l'aveuglette, mais en continuant de descendre, ne soyez pas étonnés, au bout d'une bonne centaine de mètres, en découvrant des ruines de baraquements, en briques, ou des restes de murs de pierre. Vous êtes dans l'ancien camp de prisonniers des Blandins, qui faisait vivre la carrière du même nom (on disait parfois aussi du Châtelet) qui se trouve plus bas.

Bien sûr, il est possible d'aborder ce camp d'autres manières, et, en particulier directement à partir de la route en contrebas, mais il faut gravir alors une pente assez rude, c'est-à-dire arriver par la carrière même. Il est possible de continuer cette route, et prendre le dernier chemin à gauche avant le Châtelet, quelques mètres avant le pont du ruisseau de la Proie. Dans ce dernier cas, très rapidement, vous trouvez à gauche un baraquement isolé du camp ; il suffit alors de retrouver le tracé de l'ancien Tacot, à gauche, pour rejoindre l'essentiel du camp.

Document 9 (La carrière)

Vous avez donc le choix, mais qu'est-ce que le camp des Blandins ?

A priori, diverses pistes de recherche se présentent :

- l'aspect pénitentiaire, plus spécifiquement lié au contexte historique
- l'aspect exploitation purement économique d'une carrière et le rôle prépondérant joué dans cette exploitation par le chemin de fer local Autun-Château-Chinon, autrement dit le Tacot, qui passe au pied de la carrière
- une étude presque cadastrale des terrains concernés et ce qu'ils sont devenus à la fermeture du camp
- enfin une rapide visite du site proprement dit, avec documents iconographiques à l'appui.

En fait, les premiers points sont nécessairement liés et demandent une rapide définition de la destination du site. Il a existé de 1916 à 1923, avec, pour l'exploitation de la carrière, une tutelle, dès début 1917, par autorisation préfectorale, de l'administration des Ponts-et-Chaussées, «pour fournitures de

Document 1 (Carte postale)

matériaux d'empierrement destinés à la réparation des voies de communication de la zone des Armées». Il s'agissait donc au début, en plein cœur de la première guerre mondiale, d'une exploitation conjoncturelle nécessaire à la maintenance d'infrastructures routières à fins militaires, utilisant de ce fait une main-d'œuvre carcérale, d'abord liée au contexte guerrier de l'époque, puis, de plus en plus, une main-d'œuvre de droits communs, l'essentiel des détenus ayant travaillé à la carrière de 1917 à 1921, la fermeture ayant été décidée en 1922.

Nous avons donc bien nos différentes interfaces, ce qui rend plus difficile toute synthèse : une carrière, gérée par les Ponts-et-Chaussées, pour le compte d'un exploitant privé, avec un gardiennage militaire, sur des parcelles appartenant à des particuliers (bien qu'il ne s'agisse pas d'expropriation, mais d'utilisation temporaire), en usant des services de la Compagnie des chemins de fer d'intérêt local de Saône-et-Loire pour les besoins du transport, de troupes comme de matériel. Nous sommes devant un assemblage d'intérêts publics et privés, tout à fait représentatif du climat de l'époque, avec, dès 1917, une responsabilité administrative des Ponts-et-Chaussées. Il faut aussi noter, au début, l'engagement du département de Saône-et-Loire, que ce soit au niveau de l'administration de tutelle, du Tacot, et même certainement des troupes, la Nièvre, où se trouve pourtant le site, n'intervenant que plus tard. Ce sont donc les aspects connus de cette histoire que nous allons présenter.

I - L'aspect pénitenciaire

Il s'agit primitivement, en 1916, d'un camp de prisonniers allemands, qui aurait compté entre 20 et 40 détenus environ.

Les Archives départementales restent apparemment muettes sur la question du camp dans ce domaine. L'utilisation de prisonniers allemands pendant la Grande Guerre est pourtant à plusieurs reprises mentionnée dans la Nièvre, sous forme de petits contingents ou d'individus, ayant servi d'apport de main-d'œuvre dans certaines fermes et surtout dans les entreprises d'exploitation du bois. Le Morvan semble avoir été peu concerné, sauf la région d'Ouroux. A cette occasion, les transports de prisonniers donnaient lieu à de fréquentes évasions, en particulier dans les gares de transfert, comme Saincaize, ou autres gares de départements limitrophes (Archives de la Nièvre, série R).

L'administration de la carrière des Blandins par les Ponts-et-Chaussées ne commence, on l'a vu, que début 1917 (fin 1916, cette administration annonce l'envoi d'un concasseur de 200 tonnes pour la future carrière des Blandins). Elle s'attaque alors à un 3e front de taille, deux autres, plus au nord, encore bien apparents sur le terrain, ayant été exploités auparavant. Durant cette année 1917, après la désastreuse offensive du général Nivelle en avril, en particulier au Chemin des Dames, le camp aurait renfermé des mutins de l'armée française, au nombre de 200 et 250, chiffre qui semble exagéré, mais que l'on trouve dans l'un des rares articles concernant notre sujet (revue Bourgogne, janvier 1997).

◀ *Document 6 (Les cellules)*

Rappelons pour mémoire que, sur la France, « 3427 condamnations (soit 10% des mutins) furent prononcées, parmi lesquelles 554 condamnations à mort, 49 d'entre les condamnés étant finalement passés par les armes » (Philippe Bernard, p. 69, voir bibliographie).

Nous savons par ailleurs que le camp a hébergé, au même moment, des objecteurs de conscience (témoignage oral de Mme C.)

La carrière – du moins dans son dernier état- n'a donc commencé son activité qu'en 1917 : « Le matériel fut transporté dès mai 1917... L'acheminement de 20 détenus et 8 gardiens eut lieu le 30-7-17 » (lettres de la Cie des chemins de fer de Saône-et-Loire, reprises dans « Il était une voie...ferrée étroite », p.143 (voir bibliographie). On est loin des 250 détenus précédemment évoqués.

Néanmoins, pour en rester sur les effectifs engagés, le chiffre de base est certainement à revoir à la hausse après le conflit : le recensement d'Arleuf de 1921 parle de 138 ouvriers temporaires, chiffre qui doit correspondre en gros, si l'on compare avec les dénombrements antérieurs et postérieurs qui n'en font pas mention, à celui des travailleurs de la carrière.
L'absence, ou la méconnaissance, pour l'instant, de sources archivistiques supplémentaires ou fiables sur l'aspect strictement militaire ou pénitentiaire empêche tout développement à ce sujet.

De même, les délibérations du conseil municipal d'Arleuf nous apportent peu de lumières sur le sujet, si ce n'est une désapprobation tacite, qui ne se fait jour qu'au travers de la question postale, et qui montre surtout une méfiance évidente envers la population du camp.

En effet, le 21-4-1918, on y lit que la direction des P.T.T. de la Nièvre fait remarquer que les télégrammes adressés aux militaires de l'atelier de prisonniers du Châtelet et distribués par le service postal subissent un retard de 24 heures, car la porteuse ne veut pas les acheminer. La réponse du conseil, comme toujours en pareil cas, argue du surplus de travail et du manque de moyens (le salaire est médiocre, 300 F ; il faudrait donc un porteur spécial), d'où sa conclusion : pas de remise gratuite du courrier à l'atelier et à son personnel. Le 26 –5 1918, il est indiqué que le porteur, Basdevant, étant démissionnaire pour salaire trop maigre (c'est-à-dire que l'on reprend les arguments avancés auparavant), le service gratuit de remise de télégrammes est supprimé, faute de crédits.

La guerre terminée, le conseil rétablit le port gratuit des télégrammes (délibération du 25-12-1919), sauf pour l'atelier 59 (c'est-à-dire la carrière des Blandins), avec approbation du préfet.

C'est que les détenus ont fait peur. Le même courrier de la compagnie de Saône-et-Loire qui gérait l'exploitation du tacot fait état de quelques anecdotes sur leur comportement (lire « Il était une voie... ferrée étroite »). Ils sont par exemple accusés d'avoir provoqué des incidents sur la ligne de chemin de fer ou d'être les auteurs de larcins, en particulier en gare de Fâchin – Le Châtelet (il y est question de vols de deux oies vivantes, fin 1917, ou de vols de liqueurs en mai 1918).

Ce que nous pouvons rajouter, mais officieusement, d'après des propos oraux tenus par des personnes âgées dans les années 1960 et 1970, c'est le souvenir d'une certaine crainte des « bagnards », de leur camp comme de leurs éventuels méfaits, mais il faudrait avoir plus d'éléments pour mieux restituer le contexte psychologique de l'époque. Encore actuellement, le bois où se trouvent les vestiges du camp (une partie de la forêt du Sault, allusion au saut de Voucoux, une cascade en contrebas) est parfois dénommé « le bois des bagnards ».

Document 2a (Plan parcellaire 22.12.1916) ▼

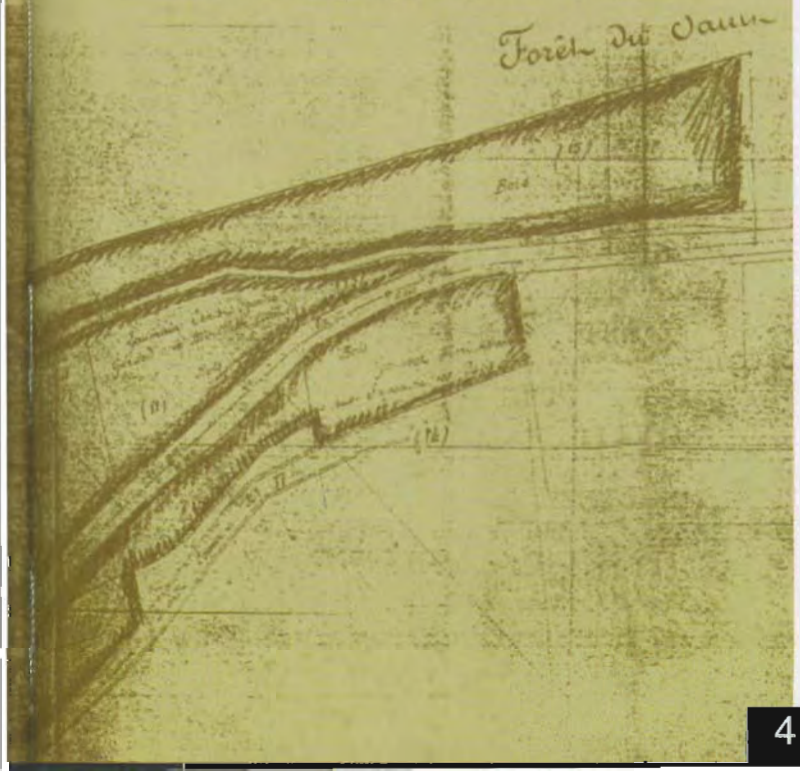
II - L'aspect économique

Cette carrière des Blandins n'a donc fourni que du matériel de gros-œuvre, rien à voir avec l'exploitation du fer qui a eu lieu dans le secteur des Blandins et du Châtelet immédiatement avant. Claude Gourault évoque les mines de fer du Châtelet (page 12 de son ouvrage cité en bibliographie), et écrit à la page 196 que le gisement du Châtelet est «celui qui fit l'objet des plus importantes investigations. Travaillé au 19e siècle et au début du 20e par la Cie des Forges du Creusot, ce petit gisement fut abandonné à la veille du premier conflit mondial, dès que les travaux miniers eurent atteint la zone pyriteuse. La grande extension des vieux travaux de surface, notamment des carrières, ainsi que les récentes campagnes de prospection ont permis une meilleure connaissance de cette occurrence ». Il est vrai que, déjà, la toponymie locale, avant même la Révolution, nous livrait des indices : la proximité du hameau des Mouilleferts (quoique ce nom puisse voir une autre explication), et surtout un amas de rochers au-dessus du village des Blandins, dont le nom est Rocheferrand.

Notre carrière est par contre ordinaire, puisque devant fournir des matériaux d'empierrement, essentiellement des graviers et gravillons pour ballasts et routes, au début principalement pour raisons militaires. C'est bien ce qui causera sa fermeture, en 1922, la décision ministérielle du 20-3- de cette année prévoyant l'arrêt de l'exploitation considérant qu'il n'est pas possible d'utiliser la carrière pour la production de pavés d'échantillon ou de pavés mosaïque.

Le Tacot a joué un rôle déterminant dans l'exploitation de la carrière, que ce soit pour le transport des hommes que pour celui, essentiel, des marchandises. C'est pourtant sur ce point que nous serons le plus discret, pour la bonne raison que ce point de vue a, en grande partie, déjà été traité.

▼ *Document 2b (Plan parcellaire 22.12.1916)*



Par deux fois, en effet, des travaux concernant le Tacot ont déjà abordé, de manière fort pertinente, l'histoire de l'exploitation de la carrière des Blandins, une première fois sous le titre « Il était une voie... ferrée étroite », que j'ai déjà cité, et une seconde, dans cette même revue, dans les deux cas sous la responsabilité de Jacqueline Paineau (références dans la bibliographie). Ces sources, précieuses, ont pu, à quelques reprises, être utilisées ici, en guise d'éclairage ou de complément, mais en aucun cas il ne s'agira de les emprunter davantage, notre but étant d'apporter une vision différente ou nouvelle. Elles abordent en particulier les points suivants : installation de l'embranchement pour la carrière, jonction avec la gare P.L.M. de Château-Chinon pour les débouchés des matériaux, transports de personnels et horaires, transports de matériaux (tonnages, très importants, tarifs, nombre de wagons).

Un champ libre restait : celui de la tutelle administrative et le problème de l'occupation des sols, et un fonds des archives départementales concernant la gestion effectuée par les Ponts-et-Chaussées (série S) nous a ouvert des horizons.

III - L'aspect administratif

Il va permettre de se faire une idée plus matérielle du camp.

Ce sont donc deux arrêtés préfectoraux, (dont le premier, daté du 23-12-1916, est accompagné d'un plan parcellaire du 22-12) qui autorisent les Ponts-et-Chaussées à occuper temporairement des terrains « au quartier des Blandins » pour l'exploitation de la carrière.

Le 17-11 précédent une décision du ministre des Travaux Publics avait chargé M. Pigache, ingénieur en chef du département de Saône-et-Loire de mettre en forme le processus le plus rapidement possible, afin que la carrière soit exploitée en régie pour une durée de 3 ans par M. Pagani, carrier de la Côte–d'Or d'origine italienne.

Le document 2 (2a et 2b) présente une réduction du plan parcellaire de 1916, avec le nom des propriétaires inscrits aux matrices cadastrales, l'appellation des 16 parcelles (essentiellement nommées Voucoux, étang d'Yonne et forêt du Sault), le tout dans une zone boisée et rocheuse. Il ne fait pas apparaître d'autres renseignements, comme la superficie des parcelles, que l'on peut voir sur le document d'archive. Vu la difficulté de lecture due à la réduction d'échelle, nous avons entouré les 3 gisements de roches qui ont été successivement exploités, du nord au sud (c'est-à-dire de gauche à droite du plan). Le gisement le plus important, celui de notre carrière, est le dernier, sur la parcelle Trinquet n° 8.

L'arrêté préfectoral du 23-12-1916 a été renouvelé pour 2 ans le 23-12-1919 selon un rapport « considérant que cette exploitation nécessite l'occupation temporaire de diverses parcelles tant pour l'extraction des matériaux que pour la mise en dépôt, le campement et les installations diverses de l'exploitation », d'où un nouveau plan, datant du 27-11-1919, réalisé à l'échelle

d'1/1000e, faisant état, cette fois, de 13 parcelles, certaines ayant fait l'objet de mutations entre-temps ou n'étant plus utilisées, en particulier à l'ouest de la ligne du Tacot (document 3 (3a et 3b)).

Cette même année 1919, l'exploitation en régie de la carrière est passée du département de Saône-et-Loire à celui de la Nièvre.

En 1920, un électricien de Nevers fournit du matériel électrique et l'installe, les poteaux restant à la charge des Ponts-et-Chaussées : il s'agit de l'éclairage et du téléphone « entre la salle de la turbine hydraulique et la salle des machines-outils ».

La décision ministérielle de fermeture intervient donc le 20-3-1922 ; il est alors demandé un état des dommages qui tienne compte de la privation de jouissance de parcelles pour les propriétaires entre le 1-1-1917 et le 31-12-1922 et de la dépréciation des terrains en vue d'indemnisation.

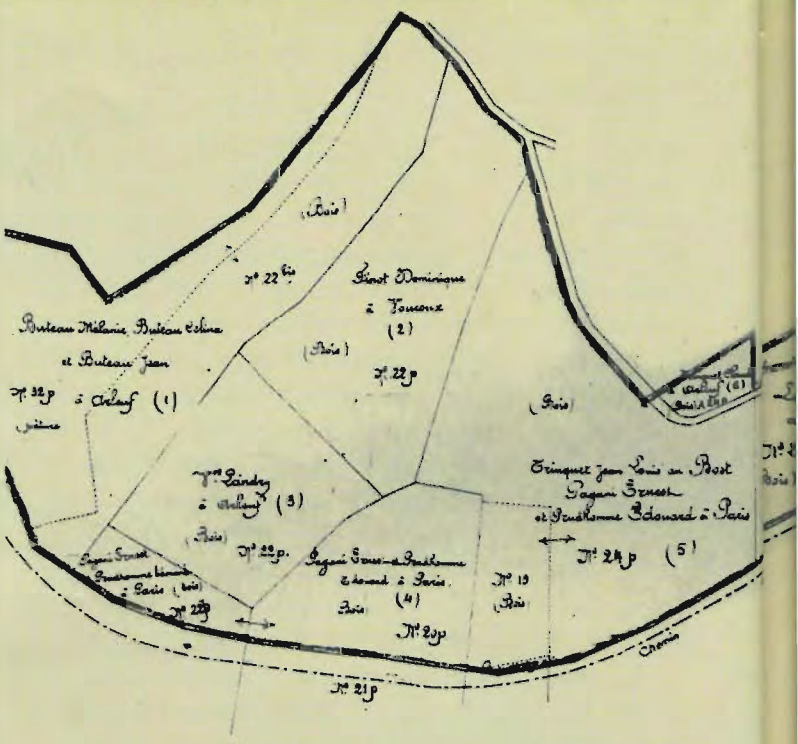
En même temps que les terrains sont rendus aux propriétaires, le matériel est remis à l'administration des Domaines pour aliénation.

C'est alors la course aux propositions d'acquisition, et c'est par ce biais que nous avons une idée de l'équipement du camp à l'époque. M. Peyroux, qui est l'ingénieur des Travaux Publics responsable depuis 1918 (Il se prendra tellement au jeu qu'il habitera un temps à Arleuf, et fera l'acquisition de terrains au site des Corvées, commune d'Anost – 71- pour y relancer l'exploitation par la suite, toujours pour le compte de M. Pagani), propose 300 000 F pour la totalité, ce qui est considéré alors comme excessif.

M. Clément Joyeux, négociant à Autun, demande, le 28-9-1922, l'acquisition des baraquements en bois qui servaient de logement aux soldats de garde et aux détenus. Le rapport de Peyroux, du 1-10-1922, évoque une première estimation de 6396 F et décrit les constructions comme très usagées, que ce soit au niveau des planches, ardoises, charpentes, portes et fenêtres, tuiles mécaniques et tôles ondulées. Ces « baraquements, qui ont été édifiés très légèrement en planches et voliges en sapin, sont déjà fort détériorés, et pour certains les toitures menacent ruine ». L'arrêté préfectoral autorisant l'achat de ces baraquements par le négociant, au prix de 6000 F est signé le 31-10-1922. Les choses vont donc assez rapidement et il est demandé à l'acquéreur d'avoir débarrassé le terrain avant le 31-12-1922, pour éviter une trop lourde indemnisation des propriétaires.

Toujours le 28-9-1922, Ernest Blandin, charron au Châtelet, demande l'acquisition d'une baraque démontable de 6 m. de long (sans couverture) 96 m² de tôles ondulées usagées, et 8 chaudières en fonte usagées, pour la somme de 1184 F., le tout devant être enlevé dans les 10 jours après l'arrêté, qui date du 31-10-1922.

Le 6-11-1922, Victor Zampoli, entrepreneur de travaux publics à Château-Chinon, veut acquérir 6 wagonnets et 250 m. de voie pour 1220 F ; l'arrêté est signé le 30-11-1922, et, là aussi, le délai de déblaiement



Document 3a (Plan parcellaire 27.11.1919) ▲

est de 10 jours. Le rapport des Ponts-et-Chaussées est d'ailleurs alarmiste, signalant un matériel très usé, les wagons n'ayant plus de freins et certains étant dépourvus de tampons.

En 1923, les opérations d'adjudication se poursuivent :

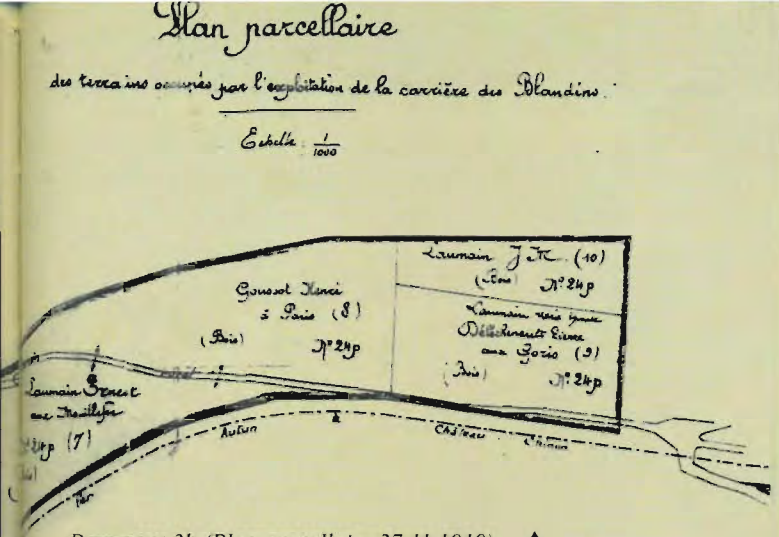
→ le 27-2-, Lazare Girard, propriétaire au hameau des Barats veut une baraque couverte en tôle de 3 m x 2, édifiée sur un terrain lui appartenant, afin d'y remiser la chaux, le ciment et les outils destinés à la réparation de la digue de l'étang de la Mothe, et cela pour 100F.

→ un entrepreneur de Bourbon-Lancy, qui était alors occupé dans le secteur de Lucenay-l'Evêque pour exploiter des carrières pour l'entretien des chemins, désire 100 kg de cheddite (un explosif récent à l'époque) pour 715 F.

→ un entrepreneur en charpente, mais d'Arleuf cette fois, M. Henri, achète des buses en ciment et des tuyaux, ainsi que du matériel de démolition très dégradé.

→ la petite usine électrique située en contrebas intéresse M. Gallois, de Château-Chinon, et la liste pourrait s'allonger.

En décembre 1923 prend fin le transport de pierres cassées, et on laisse sur place sables et graviers. Dès 1925, M. Peyroux procède à des transports de matériaux de la carrière des Blandins à celle des Corvées, commune d'Anost, où M. Pagani veut continuer l'entreprise.



Document 3b (Plan parcellaire 27.11.1919) ▲

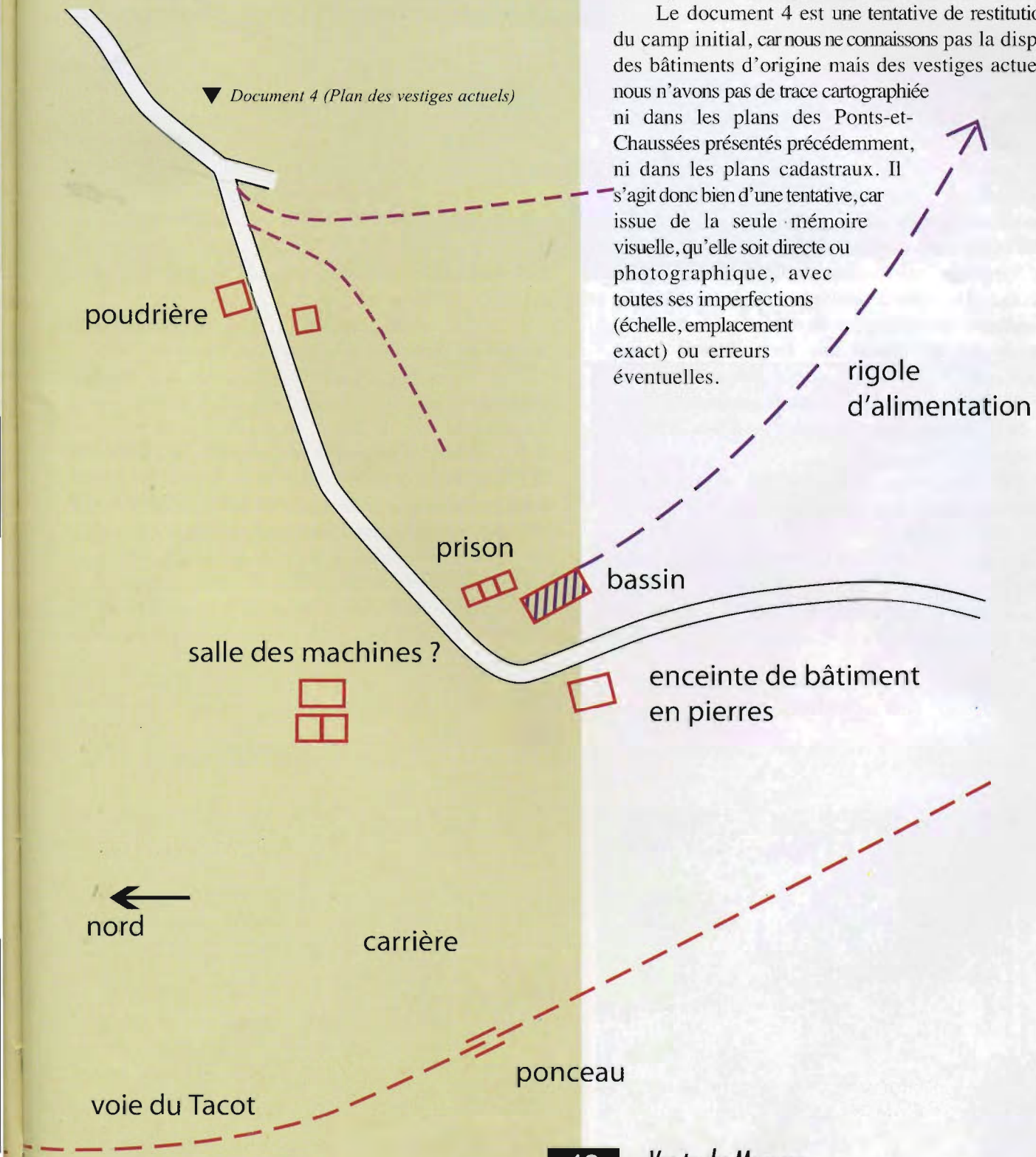
« Le matériel (rails, croisements, baraques...) et 16 wagons de gravillons furent acheminés en 1925 jusqu'à la carrière des Corvées, le reste (machine...) fut vendu en novembre 1927 et acheminé à Château-Chinon par trains spéciaux », à destination de Paris pour une famille Ballot (Il était une voie... ferrée étroite p. 148)

IV Les vestiges actuels

A la lecture de ce qui précède, on comprend mieux l'état de ce qui reste du camp actuellement. Plus aucune trace, évidemment, des baraquements de base. Tel quel, pourtant, il reste un nombre assez sensible de structures, celles qui ont été conçues en dur, qui peut donner une image, non seulement du dispositif d'ensemble, mais de l'importance de l'exploitation.

Le document 4 est une tentative de restitution, non du camp initial, car nous ne connaissons pas la disposition des bâtiments d'origine mais des vestiges actuels dont nous n'avons pas de trace cartographiée ni dans les plans des Ponts-et-Chaussées présentés précédemment, ni dans les plans cadastraux. Il s'agit donc bien d'une tentative, car issue de la seule mémoire visuelle, qu'elle soit directe ou photographique, avec toutes ses imperfections (échelle, emplacement exact) ou erreurs éventuelles.

▼ *Document 4 (Plan des vestiges actuels)*



Document 8 : (Bâtiment en pierres)

Ce plan approximatif, qu'il faut lire, comme indiqué, avec le nord à gauche, pour pouvoir comparer avec les autres plans, ne tient pas compte d'un autre baraquement, plus au sud, vers le village du Châtelet, que nous avons déjà évoqué au début. A proximité de ce vestige de bâtiment, se trouve une sorte de tertre, visiblement artificiel, qui pose question. Certains échos, issus de souvenirs d'anciens, ont fait parfois allusion à un mirador près du Châtelet, pour surveiller dans ce cas davantage le trafic ferroviaire que le camp lui-même. Si ce mirador a existé, faut-il le situer à ce niveau, ou plus en altitude, afin d'observer aussi la gare du Châtelet, le tracé du chemin de fer effectuant une large boucle avant d'aborder cette dernière ? Il faut d'ailleurs imaginer un paysage très déboisé, comme le montre la carte postale du document 1, et par conséquent très différent de l'actuel.

La légende proprement dite du plan réclame quelques commentaires, illustrés pour certains de quelques photographies :

→ La destination de la poudrière est suffisamment parlante en elle-même.

→ Le bassin (document 5) était la principale réserve d'eau du camp. Sur la photo, indépendamment de l'arbre qui a poussé dans le bassin, et qui est tombé dans l'intervalle lors d'une tempête mémorable, on distingue, sur le côté gauche, un trop-plein alimenté par une rigole dont il faut dire quelques mots (l'évacuation semblant avoir été faite par une seconde rigole, en contrebas). La rigole d'alimentation, maçonnée au départ du bassin, se poursuit à travers bois, creusée de main d'homme, comme l'on dit, sans doute par les détenus eux-mêmes. Le camp se trouvant loin de points d'eau, on remonte cette rigole, actuellement sèche, sur une très longue distance. On doit à la ténacité de Michel Beaussier d'avoir su, semble-t-il, trouver le point de départ de la rigole, à environ 1,5 km du camp, après avoir traversé le chemin en amont. Il se situerait au niveau d'une prise d'eau dans la rivière de la Proye, à proximité d'une magnifique cascade (cote 578, au nord-est du village des Joies).

→ Les trois cellules de prison, juste à côté du bassin (document 6) On voit encore les gonds, une ouverture au fond, et même quelques graffitis de détenus.

→ Le bâtiment en briques (documents 7a et 7b) est l'élévation la plus évidente du camp. Faut-il y voir la salle des machines ? L'emplacement correspondrait aux acquisitions d'Ernest Pagani en 1918 (voir ci-après).

→ La substruction en pierres du document 8 surplombe directement le cirque de la carrière.

→ Enfin, le document 9 est une vue de la carrière proprement dite (le front de taille est à gauche), avec l'accès à la voie du Tacot, un escalier et un ponceau. L'exploitation de la carrière nécessitait un dédoublement des voies du Tacot et donc un embranchement particulier. Il est probable que le chargement des matériaux se soit effectué en partie par l'intermédiaire de wagonnets à bascule de la carrière à la voie qui se trouvait à un niveau inférieur, en passant sous le ponceau. Quant aux infrastructures qui sont encore visibles au pied du front de taille, elles peuvent correspondre à l'emplacement

Document 7a (Bâtiment en briques)

Document 7b (Bâtiment en briques)

Document 5 : Le bassin d'eau (ou "piscine")

du concasseur. En 1918, Ernest Pagani avait acquis le terrain (document 3b) sur lequel étaient le concasseur et le local des machines.

Tout n'a sans doute pas été dit ici sur ce « bagne » morvandiau. Il reste des questions : pourquoi le choix de ce site, la condition réelle des détenus, en particulier pendant le premier conflit mondial. Il faudrait aussi dépouiller la presse de l'époque, par exemple. Au moins, ce camp ne sombrera pas complètement dans l'oubli.

Bibliographie

- Archives Départementales de la Nièvre :
  série M : 6 M Recensements Arleuf (dénombrement de 1921)
  série R : 9 R Prisonniers de guerre ennemis
  série S : 8 S 2177 Ponts-et-Chaussées. Carrière des Blandins 1916-1923

- Archives municipales d'Arleuf :
  délibérations du conseil municipal
  terrier-atlas pré-révolutionnaire

- Philippe Bernard : Nouvelle histoire de la France contemporaine. La fin d'un monde 1914-1929. T.12. Ed. du Seuil, 1975
- revue Bourgogne, janvier 1997
- Claude Gourault : Géologie des gîtes minéraux du Morvan. Minéralisations du socle et de la couverture mésozoïque, Société d'histoire naturelle et des amis du muséum d'Autun, Autun, 1999, 279 p.
- Carte IGN 1/25è 2825 OT
- Jacqueline Paineau : Il était une voie... ferrée étroite depuis Autun jusqu'à Château-Chinon ou un voyage en Tacot en Haut-Morvan. Complément au journal Lai Biaude, 1988, Anost
- Jacqueline Paineau : Il était une voie... ferrée étroite, dans Vents du Morvan, n°3, automne-hiver 1999-2000, pp. 33-37.

Il faut ajouter des témoignages oraux (famille Trinquet, Mme C. en particulier) et adresser nos remerciements à M. Michel Beaussier pour le grand intérêt qu'il a porté à ces recherches et donc à sa précieuse contribution.