

Travail de recherche réalisé par
Claude Chermain,
Passeur de mémoire

Au XIX^{ème} siècle, alors que les principaux centres urbains du département de Saône et Loire vont fortement bénéficier de l'installation de voies ferrées d'intérêt général et local, seule AUTUN restera longtemps à l'écart.

Cette situation marque un véritable renversement par rapport au passé, où les hommes et les marchandises utilisaient largement les grandes routes qui traversaient l'ancienne plaine éduenne, soit par l'axe SAULIEU-CHAGNY, soit par le couloir de l'Arroux-Vallée de l'Ouche vers ARNAY-le Duc et DIJON.

Certes, au XIX^{ème} siècle, l'arrondissement d'AUTUN est le plus isolé des deux grands axes de circulation de Saône et Loire, la vallée de la Saône et la vallée de la Loire.

Mais le cœur du pays autunois, « encerclé de toutes parts de roches anciennes », ellipse de 25 km par 15, orientée de la France du Centre à la France de l'Est, en bordure du Morvan, avait toujours attiré les chemins.

La fin du XVIII^{ème} siècle y vit s'installer la grande route des Postes Royales de Paris à Lyon, par chissey, autun, St Emiland, St Leger-s-Dheune...

Au début du XIX^{ème} siècle, « les communications de la ville d'AUTUN sont desservies par 8 grandes routes », véritable étoile assez exceptionnelle pour l'époque. « On y trouve des voitures commodes pour toutes ces routes » et le roulage y est important bien qu'elles soient plus ou moins bonnes.

La Restauration, aidée du Comte de Mac Mahon, prit soin de bien servir ces cantons légitimistes de préférence au Mâconnais et au Chalonnais « compromis » avec la Révolution ou l'Empire. Des crédits pour les routes royales et départementales suivirent. En 1843, toutes les routes sont à l'état d'entretien.

La situation s'inverse avec l'équipement en chemins de fer.

La région d'AUTUN restera longtemps hors d'atteinte, puis ne recevra que des voies secondaires, malgré pétitions et interventions d'après les rapports du Préfet et des sous-Préfets.

Ce déclassement autunois peut s'analyser sous 3 aspects, correspondant dans le temps à une sorte de repli continu sur des lignes de plus en plus locales :



— Les ambitions nationales

Sur la France presque vierge de voies ferrées, dans les projets des grandes sociétés financières, découplées sur les grands axes rentables, par la loi du 11 juin 1842, le bassin d'Autun a figuré en bonne place.

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006074967&dateTexte=20080228>

D'abord dans les liaisons du Nord au Sud, 3 projets sérieux au moins pouvaient se substituer à la route de poste Paris-Lyon. C'est l'un des aspects, peu connus, des compétitions entre villes, régions et groupes d'intérêts, pour cet itinéraire arbitré au profit de Dijon, qui en retira le profit que l'on sait.

Parmi les 6 solutions proposées en 1842 au groupe franco-anglais animé par Rothschild et Infantin, pour le tracé du Paris-Chalon, puis du Paris-Lyon, figure le projet Bruchet, passant par Montereau, Joigny, la vallée du Serein, Epinac, Chagny et Chalon.

C'était de loin le plus court de tous : 347 km seulement entre Paris et Chalon, contre 410 au moins long des autres, celui de Courtois par la vallée de l'Aube, Dijon et Verdun-s-Le-Doubs.

C'était aussi le tracé le moins culminant, 349 mètres contre 380.

Il desservait un million d'habitants et 1 414 communes dans une bande de 10 kilomètres de largeur, dont 14 villes groupant 76 000 personnes.

Mais il souleva deux objections déterminantes : traversant le Morvan, il imposait parfois des rampes de 8°/°° contre 4 pour les autres; et surtout il ne desservait pas Dijon, dont les ambitions étaient puissamment défendues.

Le tracé Bruchet, par Epinac, fut écarté au profit du tracé Palonceau par Dijon, malgré la réaction du conseil municipal d'Autun.

Le succès commercial des premiers grands réseaux suscita, vingt ans plus tard, de études nouvelles.

En 1864 un « chemin direct Paris à Geneve », avec un tronçon central Avallon-Macon, par Saulieu, Igornay, Auxy, St Emiland, Montchanin, Cluny et rejoignant Macon sud était soutenu avec fougue par M. de Champvans.

Ce tracé restera dans les cartons tout comme le projet de Cercy-la-Tour à Mâcon (tracé dû à M. Randot, ancien député de l'Yonne) qu'il défendait également.

Il en fut de même en 1872 d'une demande de concession d'un énorme réseau de 708 km, à 2 voies, « pour mettre en communication le riche bassin métallurgique de St Dizier, avec le centre de la France, et avec le bassin houiller d'Epinac, d'Autun et de Montceau, ainsi que des fonderies de Bourges ».

Cette compagnie « Autun-St Dizier » escomptait un revenu net annuel de 12 millions, soit un dividende de 7,35 pour les 152 millions engagés. En Saône et Loire, elle desservait Autun, Tavernay, Lucenay-l'Evêque et Chissey, par « la riche vallée du Ternin ».

Les facilités naturelles de la dépression Dheune-Bourbince, les besoins en charge des mines et des forges du Creusot-Montceau, l'action d'Eugène Schneider orientèrent l'essentiel sur la ligne Chagny-Paray, extérieure à l'Autunois.

Pourtant dès 1846, la carte Bridet prévoit une liaison Belfort, Besançon, Le Creusot, Autun, Decize, Nevers, mais avec un tracé assez imprécis, et au total proche de Montchanin, donc de l'axe Dheune-Bourbince.

Beaucoup plus précis et plus soutenu, est le « Projet de chemin de fer transversal de l'Est à l'Ouest », à étudier entre Nevers-Chalon-s-Saône ou Verdun-s-le-Doubs, présenté dès 1847 avec un rapport long et circonstancié du Comte Ferdinand d'Esterno, 43 ans, conseiller général censitaire du canton D'issy-l'Evêque, maire de la Celle-en-Morvan, propriétaire et agronome à La Vesvre et à Vauthot, fondateur de la Société des Agriculteurs de France, de la Société d'Economie Politique, auteur de nombreuses et appréciées publications.

Il part de l'observation qu'il ne manque à la France pour réaliser une voie transversale, de Nantes à Mulhouse, que de relier Nevers à Chalon-s-Saône, ou à Chagny par l'Autunois.

Le gouvernement propose un tracé par Orleans et Joigny. Or le tracé par l'Autunois est plus court, de Nevers à Chagny, de 379 km.

La cause lui semble donc entendue. Plusieurs délibérations de corps élus approuvent la solution et le tracé par Decize, Cercy-la-Tour, Luzy, puis la vallée de l'Arroux jusqu'à Etang.

De là 2 solutions : la route « Sud » par le Mesvrin, Le Creusot, Torcy, La Dheune et Chagny; et la route « Nord » par l'Arroux, Autun, La Drée, Epinac, Nolay, la Cozanne et Chagny.

Le 22 juillet 1850, la Ville d'Autun, le conseil d'arrondissement d'Autun, le 31 août 1850, le Conseil Général de Saône et Loire, le Tribunal de Commerce d'Autun en 1851, sont d'accord pour financer les études. La Loire-inférieure et l'Indre-et-Loire font parvenir des vœux dans le même sens.

Ce grand projet restera lui aussi dans les cartons.

Il ressortira quelques années après, de 1855 à 1858, à l'initiative de la Chambre de Commerce de Saône et Loire à Chalon, sous forme d'un « Chemin de fer direct de Nantes à Mulhouse », par le

tracé sud du précédent. Ici, non plus, pas de suite, sinon par le biais ultérieur des voies étroites sans intérêt régional.

Nous touchons là à l'une des questions les plus obscures, mais à notre avis les plus chargées de sens, de la lutte des grandes compagnies entre elles, et de leur volonté de ne pas laisser s'établir des « passerelles » Est-Ouest, entre les rayons concentriques de leurs chasses gardées.

Ou bien alors ces liaisons doivent être limitées et en réalité favoriser seulement quelques intérêts privés, habillés pour l'opinion, par d'habiles arguments. Ici c'est Schneider et Montceau, le fer et le charbon, qui les fournissent non sans raisons d'ailleurs.

On pourrait voir même voir, dans la lutte multiforme, mais bien connue dans son aspect ferroviaire, entre le maître de forges, président du Corps législatif, et l'aristocrate terrien d'Esterno, confiné, malgré son réel talent d'économiste et d'homme politique, en des rôles mineurs et locaux, comme le symbole de la lutte perdue d'avance dans la province française du milieu du XIX^{ème} siècle.

Le combat s'engagea alors sur la liaison inter-régionale, entre la Saône et la Loire, soit par Autun, soit par Le Creusot-Montceau.

– Les liaisons inter-régionales

Les financiers et les ingénieurs au service des grandes compagnies, chargées d'étudier les possibilités de liaison entre le Centre et l'Est de la France du Second Empire, se trouvèrent donc en présence de 2 tracés techniques possibles à travers la Saône et Loire :

- . la vallée de l'Ouche et de l'Arroux : Dijon-Digoin
- . la vallée de la Dheune et de la Bourbince : Chalon-Digoin

Les statistiques connues, populations et ressources, les orientèrent naturellement vers la seconde liaison.

Certes les populations des cantons riverains des deux axes s'équilibraient sensiblement, mais la situation économique inclinait le choix vers l'axe Dheune-Bourbince : plus de 6 millions de quintaux métriques de houille en 1855 dans les 4 concessions de Blanzy, Le Creusot, Montchanin, Ecuisses contre 1,3 millions de houille à Epinac et 200 000 quintaux de schistes bitumineux à Igornay, Millery, La Comaille.

Certes, le canal du Centre, établi de 1783 à 1792 dans l'axe Dheune-Bourbince pouvait sembler rendre aléatoires les bénéfices d'une voie ferrée parallèle. Mais la lenteur des transports fluviaux sur le canal, les 2 mois de chômage estival, la rupture de charge obligée pour prendre les grands bateaux de la Loire et de la Saône, les droits de navigation jugés prohibitifs, rendaient la construction d'un chemin de fer très souhaitable dans l'esprit d'Eugène Schneider et des élus locaux, d'autant que les projets de canalisation de l'Arroux, flottable depuis Autun, navigable sur 30 km depuis Gueugnon, en eaux moyennes, semblaient reprendre corps vers 1850-1855.

Les situations acquises semblaient pourtant favoriser l'axe Ouche-Arroux vers 1850.

Le bassin d'Autun fut en effet l'une des premières régions françaises à bénéficier du nouveau moyen de transport.

Pour l'évacuation du charbon d'Epinac, la compagnie minière obtient une concession de voie ferrée d'Epinac à Pont-d'Ouche, sur le canal de Bourgogne dès 1830.

Les 30 km de cette voie normale, ouverte en 1839, coûteront cher : 5 millions. Les nécessités commerciales maintiendront un tarif de 1 centime la tonne, d'où un revenu de 1% l'an seulement vers 1852.

Un décret de 1858 décida l'établissement de deux lignes, une avec un tracé « Nord » et l'autre avec un tracé « Sud », avec un même point commun de liaison, Santenay ou Montchanin.

Le débat sur les 2 tracés constitua de 1860 à 1863, un épisode fertile en rebondissements régionaux et nationaux des querelles liées.

Eugène Schneider contre d'Esterno, Autun contre Le Creusot, action d'un comité autunois présidé par d'Esterno soutenu par Mac Mahon, duc de Magenta et son neveu, campagne de presse contre Schneider « Vice-roi » du département de Saône et Loire, liste de pétitions, polémique parisienne...

Malgré l'action d'Eugène Schneider et du maire d'Autun, qui « marchait avec lui », Napoléon III refusa de trancher, puis le 28 juin 1861, décida que les deux voies seraient construites.

En mai 1863, elles seront classées toutes les deux.

Si bien que l'Autunois bénéficiera au total de deux voies ferrées inter-régionales. Le Chagny-Nevers, ouvert le 16 septembre 1867, par Le Creusot et le Chagny-Etang ouvert le 13 juin 1870, par Autun.

La présence du bassin minier assurera un trafic et des recettes intéressantes sur le Chagny-Nevers au détriment de la voie par Epinac et la voie Autun-Avallon ne ramènera pas dans la vallée de l'Arroux un trafic accaparé par la vallée de la Dheune.

— Les voies d'intérêt local

La ligne Autun-La Comaille-Corcelles (26,4 km) puis vers Château-Chinon, ouverte 1^{er} juin 1905, subissait elle-aussi un déficit chronique.

Cette ligne, étudiée en 1891, a été concédée et exploitée par la société anonyme « Compagnie des Chemins de Fer d'intérêt local de S&L », substituée le 11 janvier 1900 à la Compagnie Gosselin et Mangini de LYON, elle-même successeur de Jancard en 1893.

Cette compagnie, fort soutenue par le Conseil Général, exploitait 4 lignes, de 193 km dans le département, avec des parcours plus montueux, moins peuplés, plus coûteux à établir et à exploiter.

Les déficits s'accumulaient, couverts par les centimes additionnels du département et les subventions de l'Etat, bien qu'elle transporta 460 000 voyageurs et 60 000 tonnes par an dont 1/3 de fonte et fer.

La ligne, jugée peu rentable, est fortement menacée à la veille de la guerre de 1914.

Déjà vers 1900, le Ministère des Travaux Publics juge que l'Autunois est assez pourvu, avec les grandes lignes à écartement normal, et que les frais d'établissement de nouvelles lignes à voie

étroite seront excessifs, même limités par utilisation systématique des bas-côtés des routes départementales, ainsi ramenées à 6 m de largeur.

Ce n'est pas l'avis du Conseil Général qui, saisi de demandes de création de 19 lignes du « 2^{ème} réseau d'intérêt local », celui dit des tramways ruraux ou encore des « tortillards », en retiendra finalement 9 en 1907 en essayant de répartir équitablement leurs 228 km dans chacun des 5 arrondissements. Autun verra inscrire La Comaille à Alligny par Lucenay-l'Evêque et Autun à St Leger-s-Dheune par Couches.

La répartition des lignes prévues par arrondissement provoqua une vive opposition des Autunois, au Conseil Général, contre les Mâconnais qui semblaient trop avantagés d'autant que leurs lignes étaient les plus longues ou les plus chères du kilomètre.

De plus la population demandait avec insistance une ligne Autun-Moulins-Engilbert par St Leger-s-Beuvray. On se plaignit avec aigreur que le canton de St Leger était le seul sans voie ferrée départementale.

Les discussions restèrent un peu vaines du fait de la guerre.

Ce second réseau ne fut déclaré d'intérêt public que par la loi du 3 avril 1913, qui permettait au Conseil Général d'assurer le financement, d'imposer les communes riveraines des lignes jusqu'à 3 km, de contracter des emprunts et d'obtenir les subventions de l'Etat.

La section des Travaux Publics du Conseil d'Etat avait longtemps émis un avis très réservé sur l'opportunité et la rentabilité de ce 2^{ème} réseau « qui crée 270 km de lignes de jonction pour un réseau de 316 km, avec des recettes brutes prévisibles très faibles ».

La concession du 2^{ème} réseau a néanmoins eu lieu le 7 décembre 1912, entre 4 demandeurs, à la « Compagnie des Chemins de Fer d'Intérêt Local de Saône et Loire » déjà exploitante d'une partie du 1^{er} réseau, pour un montant de travaux de 15 millions.

La guerre vint et la compagnie dut vendre ses 2 réseaux au département à compter du 1^{er} janvier 1921.

On peut s'interroger, avec le Conseil d'Etat, sur cet investissement important financés au 2/3 par les contribuables de Saône et Loire. Créer en 5 ans, 270 km de voies ferrées étroites, s'ajoutant aux 316 km du 1^{er} réseau et aux 847 km du réseau général, conduisait à une densité ferroviaire de 1 433 km pour 8 564 km² et 604 000 habitants et représentait 1 km de voie ferrée par 6 km² et pour 420 habitants, contre 1 km par 10 km² et pour 800 habitants dans l'ensemble du territoire national.

Aussi lorsque la III^{ème} République voulut, selon le mot de Freycinet, responsable du plan des grands travaux de 1879, « donner un chemin de fer à chaque canton », toutes les mesures furent prises pour éviter les déficits.

Tout le monde voulait « sa ligne ». Si la région d'Autun était un peu moins garnie, les petites lignes n'auraient pu subsister qu'avec les subventions de l'Etat. À lire les nombreuses délibérations de conseils municipaux de petites communes réclamant « leur ligne » votant sans hésiter les centimes demandés, à lire les interventions transmises au Préfet, on peut imaginer la dimension « électoraliste » pour asseoir la notabilité des notables locaux !

Si toutefois la Compagnie PLM se désintéressait des liaisons cantonales, les petites lignes restaient anormalement lentes et compliquées.

« *Il faut 2 jours pour venir du Morvan à Mâcon* » déplore en 1892, M. Duprey, conseiller général de Lucenay-l'Évêque.

« *On met plus de temps pour aller de Mâcon à Etang-s-Arroux, que de Mâcon à Paris* » constate, en 1900, le député Sarrien.

L'isolement de certaines régions rurales restait important malgré les améliorations apportées par les « tacots » à la veille de la révolution automobile.

Les voies d'intérêt local offraient de bien modestes possibilités dans des conditions techniques difficiles. Pour exemple, les caractéristiques de la voie Autun-Corcelles empruntée par le « tortillard » : *1 m entre les bords intérieurs des rails, 2,2 m de largeur du matériel roulant, emprises de terrain limitées à 4 m au lieu de 8 m pour les autres lignes, vitesse limitée à 15 km/h voir à 12, courbes théoriquement de 75 m de rayon descendant parfois à 40 m, déclivités importantes... 3 trains par jour dans chaque sens, pour arriver à Château-Chinon 2 h 30 après avec 9 stations, 1 halte et 7 arrêts facultatifs... avec un train supplémentaire les jours de foire à Autun...*

Ces petits tacots, pendant 10 ans ici et 20 ans pour la plupart avant 1914, ont bien facilité les transports des personnes et des marchandises, surtout dans l'Autunois où, en 1911 encore, 1 habitant sur 6 se trouvait à plus d'une heure de marche (4 à 5 km) de toute voie ferrée (1 sur 9 à Louhans, 1 sur 40 à Chalon...)

Ici le chemin de fer perdait l'aspect financier et quasi spéculatif des grandes lignes avant 1914, pour devenir un véritable service public, dont la collectivité devait assurer éventuellement la survivance.

Toutefois, on ne doit pas exagérer les services rendus par ces lignes de « tacots ». Si les bois des coupes forestières, le seigle, les châtaignes circulèrent plus facilement, les tracés furent souvent défectueux, leur exploitation plus bureaucratique que commerciale... et cela ne fit pas disparaître la circulation charretière des chemins vicinaux... et elles ne résistèrent pas à la concurrence des premiers camions !

Ainsi, après avoir espéré des lignes de tracé national, les Autunois furent médiocrement dotés par une modeste liaison régionale avec le Chagny-Nevers.

Peut-être le contraste entre l'économie de la vallée de l'Arroux et celle de la vallée Dheune-Bourbince, le poids du Creusot et de Montceau face à celui d'Autun et d'Épinac... y est-il pour beaucoup.

Il reste qu'une population importante fut mal desservie par le transport par voie ferrée...

Le tracé de la ligne TGV, la fermeture de la ligne Autun-Santenay le 29 septembre 1979, la récente fermeture au 10 décembre 2011 du trafic voyageur de la ligne Autun-Avallon... ne peuvent que renforcer ce sentiment.

La Compagnie des Houillères d'EPINAC, soutenue par la Ville d'AUTUN, obtient le 1^{er} août 1864, le prolongement de sa concession de ligne au tronçon Pont-d'Ouche/Velars-s-Ouche, où elle put se raccorder au Paris-Dijon, du PLM, sous un délai de 8 ans.

Un projet d'exploitation industrielle des 50 gîtes de minerai de fer allant de 21 à 57% sur les 40 lieues carrées des plateaux d'Arnay-le-Duc, semblait justifier cette ambition. Mais cette liaison obligeait à une rectification complète du tronçon existant. De plus en 1870, le PLM ouvrit le tronçon Etang-Santenay, par Epinac et Autun (ligne Nevers-Chagny) qui rendait inutile le prolongement envisagé en 1864. Commencent alors de longues tractations entre la Compagnie, le département, le Ministère des travaux Publics et le PLM. L'Etat rachète toute la ligne et ses installations en 1881 et concède les travaux au PLM en 1886. De longues études aboutirent à l'ouverture des chantiers en 1901. Autun essaiera en vain d'obtenir un prolongement Epinac-Le Creusot par le plateau d'Antully.

Références :

- Marcel VITTE (1918-1999), « L'Autunois et les chemins de fer »
- Archives départementales de S&L
- Baron d'OGNY, 1791, « Etat général des Postes de France »
- le Maire d'AUTUN, 1811, « enquête nationale sur le roulage »