

Les foires

L'industrie, localisée par le défaut de communications, a de tout temps forcé le Morvandean à des déplacements périodiques. Il doit se rendre aux grandes foires pour y trouver les objets de première nécessité et y vendre ses produits agricoles. Les foires des marges, au contact de deux contrées géographiques différentes, furent d'abord des plus achalandées et les plus nombreuses...

Autun, malgré la décroissance de sa population, reste toujours la grande assemblée du Morvan. Les loués de la Saint-Jean et de la Saint-Martin fixent le prix des bêtes à pain, des domestiques, pour toute la région, comme la Saint-Ladre, le 1er septembre, fixe le prix du bétail pour les emboucheurs. Les distillateurs, les sucriers du Nord, les Picards, viennent chercher les boeufs de travail que l'on engraissera avec la pulpe des betteraves, avant de les revendre sur le marché de Paris. A la Saint-Ladre, il se vend annuellement 150 boeufs gras, 1 300 bêtes de travail, 150 vaches à lait, 100 vaches grasses, 4 400 moutons, 200 porcs gras, 550 chevaux. Les 4/5 du troupeau sont morvandiaux. Les propriétaires du Haut-Morvan réservent leurs ventes pour cette époque. Ils sont toujours sûrs d'y trouver un acquéreur qui est souvent rare sur les marchés de Château-Chinon. Enfin, Autun est la grande tête de ligne de l'exportation des jeunes bêtes vers l'Autunois et le Charolais, des animaux de boucherie vers le Nord et surtout vers les abattoirs de la Villette. Le bétail, parti vers midi, arrive dans la nuit à Paris. Le transport du wagon de 8 têtes coûte 125 F à l'expéditeur.

Capitaine J. LEVAINVILLE

"Le MORVAN" étude de géographie humaine (1909)

Horaire

Un train faisant le service quotidien de Château-Chinon à Autun quitte Château-Chinon à 15 h 16 et arrive à Autun à 17 h 45. Il repart d'Autun à 18 h 10 pour arriver à Château-Chinon à 20 h 39. Les mercredi et samedi de chaque semaine, ainsi que les jours de foire à Autun et à Château-Chinon, un train quittera Autun à 8 h 40 pour arriver à 11 h 2 à Château-Chinon, il repartira de Château-Chinon à 12 h 54 pour rentrer à Autun à 15 h 20.

IM 4.3.17

mais ces trains furent assez vite supprimés, en raison du peu d'importance de ces foires.

Dates des foires d'Autun réglementées ainsi :

		
VILLE D'AUTUN		
(Saône-et-Loire)		
TABLEAU		
DE LA DATE DES		
FOIRES D'AUTUN		
Pour le Gros Bétail, Chevaux, Moutons, Cochons, etc.		
14 Janvier.	7 Mai.	1 ^{er} Septembre.
28 Janvier.	26 Mai.	27 Septembre.
13 Février.	21 Juin.	20 Octobre.
1 ^{er} Mars.	11 Juillet.	12 Novembre.
22 Mars.	31 Juillet.	28 Novembre.
13 Avril.	10 Août.	19 Décembre.
		30 Décembre.
La Foire aux Chevaux du 1 ^{er} Septembre dure deux jours, les 1 ^{er} et 2 Septembre		
Les Foires de Moutons se tiennent la veille de chaque Foire		
Lorsqu'une Foire tombe le Dimanche ainsi que les Lundis de Râques et de la Renteclote, elle est renvoyée au lendemain.		
MARCHÉ IMPORTANT LE VENDREDI DE CHAQUE SEMAINE		
LE MAIRÉ		
G. PÉRISSÉ.		

Par arrêté de M. le maire d'Autun, il a été décidé qu'à partir du 1.10.06 prochain, les heures d'ouverture des transactions sur les foires d'Autun seront fixées ainsi qu'il suit :

- pendant les mois d'octobre, novembre, décembre, janvier, février, mars.... 7 h du matin
- pendant les mois d'avril, mai, juin, juillet, août, septembre..... 5 h 30 du matin

La vente des bestiaux ne pourra avoir lieu que sur le champ de foire. La foire du 1er septembre n'est pas comprise dans cette réglementation.

IM 9.06

Train facultatif jusqu'à Corcelles (mais pour le 1er septembre 1915 : transport des bestiaux et de leurs conducteurs acceptés dans la limite des places disponibles) :

La compagnie... informe le public qu'indépendamment des trains du service journalier, elle mettra en marche entre Autun et Corcelles, les jours de foire à Autun, les trains facultatifs :

départ	train 202	3 h 15	arrivée	train 201	5 h 41
d'Autun	train 206	13 h	à Autun	train 205	15 h 34

trains 205/206 : jours de marché à Autun, vendredi et jours de foire : trains au retour utilisés comme trains de marchandises

IM 28.1.15

Les trains facultatifs ne furent plus automatiquement portés sur les horaires destinés au public, à partir de juillet 1915 :

Trains facultatifs foires d'Autun

Ainsi que vous pouvez le remarquer, sur l'horaire et la marche des trains du service à partir du 10.7, il n'a pas été prévu d'horaire pour les trains facultatifs des foires d'Autun. En raison des circonstances, M. le chef de l'exploitation estime qu'il n'est pas possible de laisser croire au public que ces trains seront mis en marche pour ainsi dire presque régulièrement. Suivant l'importance de ces foires, l'agent spécial de la voie unique examinera s'il y a lieu de mettre en marche des trains facultatifs et décidera cette mise en marche avec l'horaire le mieux approprié, tout en observant les règlements en la matière et en faisant au service du contrôle les communications prévues dans l'annexe du règlement d'exploitation.

En conséquence, les gares d'Athéz - Corcelles, Anost, la Petite-Verrière, la Selle et Tavernay-la Comaille, indiqueront la veille par téléphone à la gare principale l'importance de marchandises, bestiaux et voyageurs qu'elles présumeront avoir. Les trains 201 et 202 n'auront lieu que lorsqu'un minimum de six ou sept wagons bestiaux sera demandé, l'horaire sera le même qu'auparavant. Le train 206 au départ d'Autun sera porté à 12 h 20 pour lui permettre d'arriver à Athéz-Corcelles avant le train 301.

SL 6.7.15

Demande de modification en 1924 :

Nouvel horaire

Proposer la remise à l'heure d'autrefois du départ du train facultatif 102 pour les foires d'Autun.

Pendant la période d'été, les foires ou transactions se font tôt. La majeure partie des voyageurs ont hâte de rentrer chez eux. Aussi ai-je reçu de nombreuses réclamations verbales de personnes se plaignant d'attendre jusqu'à 13 h le départ du train 102 quand leurs affaires sont terminées vers 11 - 11 h 30. En ramenant le départ à 12 h 15 ou 12 h 20, on donnerait mieux satisfaction à presque tous les voyageurs. Notre service se trouverait bien simplifié, car ce train n'attendrait pas le croisement du train 3 à Athez-Corcelles, mais le train 104 pourrait rentrer à 15 h pour être reformé et reconstituer le train 4 et nous n'aurions pas l'inconvénient de le faire stationner sur la voie en face de la gare GV, ce qui nous attire des réclamations des voituriers, car il occupe une certaine longueur qui ne dégage pas les entrées de la cour PV ou de la gare d'Autun pendant que le train 3 finit sa manœuvre.

SL 15.4.24

Avis pour étendre à la saison d'été les deux trains périodiques

Le train 102 est sans intérêt puisqu'il ne transporte pas de voyageurs, en raison de son heure matinale. Il n'est utilisé qu'à la place de matériel vide couvert devant être chargé pendant l'intervalle et entre le passage du train 101. La dépense de ce train en montée avec marche arrière n'est donc pas compensée par un produit. Seul le train 101 assure une recette favorable pour un ou plusieurs wagons de bestiaux. Il est de plus ajouté une ou deux voitures dans lesquelles prennent place les toucheurs des bestiaux.

On ne peut prétendre que ce train, malgré les avantages qu'il offre aux éleveurs, fasse de brillantes recettes, même en hiver, car le nombre de têtes qu'il transporte est toujours de moitié moins important que celui qui est présenté au train 3, la veille de chaque foire. Les raisons sont les suivantes : plusieurs négociants en bestiaux d'Anost chargent souvent un ou deux complets de vaches ou génisses qui, débarquées à Autun à l'arrivée du train, sont conduites dans des prés en location à proximité de la ville. Ces animaux sont présentés en bien meilleure forme le lendemain. Il y a lieu de remarquer que le 14.4 dernier, veille de foire à Autun, il a été remis sept wagons au train 3 ne comportant que 29 têtes seulement. Le 6 mai, veille également de foire importante pour embouche, nous n'avons reçu que les expéditions à ce même train ne comportant que quatre wagons pour l'ensemble de 30 têtes. Si l'on établit une comparaison du nombre de têtes transportées dans le mois d'avril d'un point à un autre, on constate que sur les 348 têtes que nous avons transportées, 29 seulement sont amenées à la foire alors que le reste est transporté soit à la tête, soit par complet, mais d'une façon presque journalière, et ne constitue pas, comme on pourrait le croire, un trafic spécial à la foire, mais bien un approvisionnement presque régulier des boucheries et charcuteries.

L'intérêt des foires d'Autun, par rapport à une période de dix années antérieures, n'est donc plus le même et la création de trains spéciaux pour ces foires n'amènera plus une tête de plus, malgré toutes les facilités offertes aux éleveurs. Le fait est constaté par tous les commerçants en bestiaux qui viennent à ces foires. Il se fait par contre de nombreuses transactions en dehors de ces foires, sur les cours généralement établis de celles qui les précèdent. C'est ce qui explique aussi le nombre de bestiaux transportés autrement qu'à l'occasion des foires.

Pour conclure, je ne pense pas que les trains 101-102, mis en marche pour les foires d'Autun, soient d'un rapport suffisant à couvrir leur dépense, notamment dans la saison d'été. La création des trains du vendredi ont déjà fait baisser très sérieusement les recettes voyageurs des trains réguliers et supplémentaires mis en marche à l'occasion des foires d'Autun sans que celles du vendredi aient augmenté.

SL 8.5.30

En fait, les vendredis jours de marché et les jours de foire à Autun, le train régulier du matin était doublé de la Selle à Autun, ainsi que celui du soir d'Autun à Athez-Corcelles, suivant les besoins, ou encore un seul train circulait avec dix voitures au lieu de six. Dans ce dernier cas, précision supplémentaire : "il est nécessaire que chaque train ait deux agents au contrôle".

Après la suppression des trains de voyageurs, décrétée en juillet 1931, il avait été mis en marche trois trains de voyageurs AR le mardi 1.9.31 à l'occasion de la foire d'Autun, entre Autun et Athez-Corcelles :

3.15	12.15	17.30	Autun	6.40	15.57	21.08
4.46	14.08	19.13	Athez-Corcelles	4.56	14.20	19.25

IM

et pour le 1.3.33 un train

- Autun 17 h pour Athez-Corcelles
- Athez-Corcelles 18 h 45 pour Autun

Trains Supplémentaires

En plus des trains périodiques, remplacés par des trains facultatifs pendant et après la guerre, de nombreux trains supplémentaires circulaient à l'occasion de toutes les fêtes locales, organisées à Autun et à Château-Chinon, ou le long de la ligne. Mais ces trains se réduisirent avec la guerre pour ne plus exister du tout un peu plus tard. En effet, à partir du 15.10.17, ces trains ne furent plus autorisés par suite de la crise du combustible. Autrement, les comités d'organisation s'engageaient à verser un complément au cas où les recettes n'auraient couvert qu'en partie les frais de mise en marche des trains supplémentaires (la garantie était de 400 F autour des années 1920).

Et pourtant que de monde les premières années, pour la Saint-Ladre surtout ! Pour celle de 1910, il y eut trois trains supplémentaires aller et retour, 986 personnes transportées pour la seule journée du 1er septembre. De fait, il était mis des trains spéciaux pour le soir :

Depuis mardi matin, la ligne d'Autun à Château-Chinon est ouverte au service public jusqu'à Corcelles. A l'occasion de la Saint-Ladre, deux trains supplémentaires seront mis en marche, conformément au tableau suivant :

train spécial	8.30 soir	Athez-Corcelles	train sp.	11.52 soir
101	9.52	Autun	102	10.30

IM 30.8.00

trains prolongés jusqu'à Château-Chinon en 1904 :

Train supplémentaire

A l'occasion des fêtes de la Saint-Ladre, la compagnie des chemins de fer d'intérêt local d'Autun à Château-Chinon organise les 1, 4, 11 septembre, pour Tavernay, la Selle, Cussy, Anost, Corcelles, Arleuf et Château-Chinon, un train spécial qui partira d'Autun à 11 h du soir.

IM 25.8.04

Voici d'ailleurs le calendrier des réjouissances pour 1900 :

Fêtes de la Saint-Ladre

- 31.8 foire aux moutons, retraite aux flambeaux
- 1.9 l'une des plus importantes foires de France
- foire de chevaux, ânes, mulets - feu d'artifice
- 2.9 grande fête - foire aux chevaux
- 8.9 fête de la Petite-Saint-Ladre
- 9.9 ascension d'un ballon 1 050 m3...
- 16.9 fête gymnique



- 23.9 concours de tir
27.9 foire importante

Chemins de fer de Saône-et-Loire : train spécial le 1er septembre pour Corcelles, à 10 h 30 du soir, après le feu d'artifice.

NM 29.8.00

Les autres fêtes locales, même si elles étaient moins importantes, entraînaient tout de même la mise en service de trains supplémentaires. En voici quelques-unes :

- fête patronale de TAVERNAY, début août (en 1908, deux aller et retour d'Autun le 8 août)

Deux trains supplémentaires pour le soir seront mis en marche d'Autun à Tavernay et vice-versa, à l'occasion de la fête patronale de la commune de Tavernay-la Comaille, qui aura lieu le 9.8.03.

IM 6.8.03

- fête d'ARLEUF, début août (trois trains supplémentaires depuis Autun et Château-Chinon)
- grand apport du château à CHATEAU-CHINON : programme des fêtes et horaire

Château-Chinon grand apport du château

Programme des fêtes

- Sa 17.6 baraques foraines, salve d'artillerie sur le Calvaire, retraite aux flambeaux
Di 18.6 salve d'artillerie, louée des domestiques, courses, concours, défilé, illumination de la Promenade, grand feu d'artifice, bal
Lu 19.6 courses, concours, concert musical

A l'occasion de cette fête, la compagnie... mettra en marche deux trains supplémentaires :

↓ 8 h 45 matin Autun ↑ 12 h 29
11 h 23 Château-Chinon 10 h soir

Ces trains s'arrêteront à toutes les gares et arrêts facultatifs de la ligne.

IM 6.06

Fête régionaliste à Château-Chinon

Splendide reconstitution d'une fête d'autrefois... C'est le vieux Morvan d'il y a un siècle qui, comme par enchantement, va ressusciter dans le cadre merveilleux de la vieille montagne de Château-Chinon :

- la borde de la vielle
- la foire exposition des produits du Morvan
- un cortège de 300 Morvandelles en costumes anciens
- un défilé de chars à boeufs
- la reine des reines du Morvan
- un salut au Morvan et à Château-Chinon
- un concert régionaliste

TRAIN SPÉCIAL AUTUN - CHATEAU-CHINON : un train spécial partira d'Autun à 11 h 20 et arrivera à Château-Chinon à 13 h 30. Il repartira de Château-Chinon à 10 h 20 du soir pour arriver à Autun à minuit et demi. L'horaire est affiché dans toutes les gares du Tactot, il le sera également dans toutes les communes desservies par la ligne Autun - Château-Chinon.

IM 5.8.25

- fête de CORCELLES (Anost), le 23.8.08 (première année)

Fête de Corcelles

On nous informe qu'une fête très importante aura lieu le 23 août 1908, au hameau de Corcelles. On dit que des trains supplémentaires seront organisés pour la gare d'Athez-Corcelles. Tous les touristes auront à cœur de faire le voyage, ne fut-ce que pour voir le paysage, l'un des plus pittoresques du Morvan.

Bal, jeux divers, magnifique promenade.

Trains supplémentaires : départ d'Autun à 2 h du soir pour 3 h - départ d'Athez-Corcelles 10 h du soir pour Autun 11 h.

IM 8.08

- fête d'ANOST de la Saint-Amour, le 9.8.08, avec programme (organisée par les commerçants depuis 1903)

Fête d'Anost du 9 août 1908

Deux trains aller et retour.

Fête de la Saint-Amour organisée par le comité des commerçants d'Anost, avec le concours de la société de gymnastique "la vaillante d'Autun" :

- 5 h salve d'artillerie
- 8 h 30 réception de la société de gymnastique
- 10 h mât de cocagne
- 1 h course de bicyclettes (locale) Anost - le Petite-Verrière et retour
- 2 h course en sacs
- 2 h 30 séance de la société de gymnastique
- 8 h grand feu d'artifice, chevaux de bois, bal et attractions diverses

IM 8.08

D'autres fêtes, surtout à Autun, attireraient du monde :

- concours de gymnastique à ANOST : le 3.7.10, un train supplémentaire aller et retour (concours suivi d'un feu d'artifice et d'une retraite aux flambeaux)

Les trains supplémentaires de la fête de gymnastique d'Anost ont eu leur raison d'être ; par contre, les trains 104 et 103 ne font pas grand chose. Je crois qu'il y aurait lieu d'envisager la suppression.

SL 4.7.10

- fêtes de Jeanne d'Arc à AUTUN

Train spécial

Le comité d'organisation des fêtes de Jeanne d'Arc a obtenu la formation d'un train spécial d'Autun à Château-Chinon pour ramener dimanche soir 16 mai les nombreux voyageurs qui s'annoncent du Morvan ; le train partira de la gare d'Autun à 10 h précises.

IM 5.08

- concours de gymnastique d'AUTUN, en août
- fête d'aviation à AUTUN, 10.10 et 5.13 entre autres.

Pour certaines foires, il était mis aussi des trains supplémentaires : on relève ainsi :

- la foire du 1er décembre à ANOST,
- la première foire de la PETITE-VERRIERE le 3 janvier 1921 (mais demande non agréée). (toutes foires supprimées à partir du 1.7.22 !)

D'autres cérémonies exceptionnelles ont bénéficié de trains supplémentaires :

- les obsèques de Mme de Champeaux à la Petite-Verrière 2. 4.18
- l'inauguration du monument aux morts de Cussy-en-Morvan 24.10.20
- l'inauguration du monument aux enfants d'Anost morts pour la France (garantie de 400 F recettes de 501,40 F) 28. 3.21



Retards

Ils étaient fréquents ! expliqués par les retards pris déjà aux terminus pour diverses causes et en cours de trajet, par déraillement, tamponnement, manoeuvres en gares...

Retards au départ des trains à Château-Chinon ou à Autun dus aux manoeuvres pour la formation des trains, aux erreurs d'aiguillage, aux déraillements.

SL

Les retards importants de nos trains au départ de la gare d'Autun sont généralement les conséquences des petites réparations aux machines, chauffage des bouillottes, manoeuvres dans le transbordement, pesage des wagons à l'arrivée, et enfin retards antérieurs. Pendant la saison d'hiver et par suite de l'intensité du trafic, il devient impossible de suivre l'horaire. Ces retards apportent une gêne dans l'exploitation, un mécontentement du public et du personnel, et surtout une plus grande consommation de combustibles, éclairage... Je vous propose d'examiner pendant les périodes d'hiver la possibilité de mettre en service deux machines, l'une assurant les manoeuvres, chauffage des bouillottes, l'autre au service du train (réparations ou entretien et approvisionnement pendant la durée du stationnement).

SL 24.11.20

Les retards du train PLM 3382 sont si importants et si fréquents (pendant vingt jours au mois de novembre) que notre horaire du train 2 n'est presque jamais suivi. Les croisements des trains 1 et 2 subissent donc nécessairement du retard. La correspondance du train 3304 sur Château-Chinon PLM est difficilement assurée et le service en général est défectueux. Je vous prie de bien vouloir chercher les moyens à atténuer cet état de choses en modifiant l'horaire actuel.

SL 24.11.22

Si les correspondances des trains... sont manquées, c'est que des retards trop importants des trains PLM ne nous permettent pas d'attendre au-delà des limites permises.

SL 1.1.23

Tout changement d'horaire entraînait des perturbations. Du fait des nombreuses haltes facultatives, tout au long de la ligne, les horaires ne pouvaient être suivis à la lettre. Ces arrêts facultatifs, pour être conservés, devaient être empruntés par au moins deux personnes :

La compagnie informe le public qu'à la date du 1.12 prochain, un arrêt facultatif du train aura lieu au hameau des "Moreaux". Au cas où cet arrêt ne fournirait pas un contingent moyen de deux voyageurs au départ par jour, il serait supprimé au bout d'un an.

IM 12.11.14

En effet, précédemment, il avait été demandé de réduire à deux le nombre minimum de voyageurs au départ devant servir de base au maintien ou à la suppression d'un arrêt. Cette requête avait été agréée le 24.10.13.



Anecdotes

A) ÉCHOS DE LA SAINT-LADRE

La Saint-Ladre

Le chemin de fer d'Autun à Château-Chinon a amené 946 voyageurs.

IM 3.9.05

Echos de la Saint-Ladre

Nous avons vu ce matin arriver le train de la ligne Anost-Corcelles. Il était littéralement bondé. Cinq wagons étaient complets. Presque tous les voyageurs qui, pour la première fois, faisaient usage de la ligne, semblaient radieux. Ils ne paraissaient pas regretter les anciens moyens de locomotion. Plusieurs agriculteurs nous ont fait observer que le premier train arrivait trop tard. En effet, le train amenait une certaine quantité de bétail qui s'est trouvé conduit un peu tard à la foire. Les concessionnaires, du reste, sont tout disposés à modifier l'horaire suivant les besoins des populations.

IM 2.9.00

La fête de la Saint-Ladre a réussi au-delà de toutes les prévisions. Lundi 2, dès le matin, les trains sont arrivés littéralement bondés. Les wagons du chemin de fer de Corcelles ont été insuffisants, aussi la compagnie a-t-elle été obligée de faire des trains supplémentaires et de placer des voyageurs dans des wagons de marchandises où des bancs avaient été placés. De mémoire d'homme, on n'avait vu autant de bétail sur la foire.

IM 1.9.01

Au chemin de fer d'intérêt local de Château-Chinon, malgré les trains supplémentaires où les voyageurs étaient entassés, beaucoup de personnes n'ont pu partir aux trains de 5 h 13 et 5 h 40 faute de places. Elles ont dû se résigner à prendre le train de 11 h.

IM 4.9.04

En revenant de la Saint-Ladre

Jeudi soir, 1er septembre, deux incidents, qui n'ont eu d'autre suite que d'affamer quelques centaines d'estomacs, se sont produits sur la nouvelle ligne d'Autun à Château-Chinon.

Le train au départ d'Autun de 5 h 40 du soir s'étant trouvé littéralement bondé, par suite de l'affluence des visiteurs chassés de la fête par le mauvais temps, le service de l'exploitation fit immédiatement organiser un second train qui fut comme le premier envahi en un clin d'oeil. Les wagons, destinés à véhiculer 22 voyageurs, en contenaient jusqu'à 50. Les deux trains partirent à 5 mn de distance avec un léger retard.

Le premier train arriva sans encombre à la gare d'Anost. Le deuxième, de beaucoup le plus chargé, resta en détresse à une rampe entre la Selle et Anost. Après plusieurs essais infructueux, le mécanicien fit machine arrière et, chauffant jusqu'à l'extrême limite, il put enlever son train qui arriva en gare d'Anost avec un retard de deux heures. Le train descendant de Château-Chinon attendait la voie libre depuis 7 h 42. A la gare d'Athez-Corcelles, de nombreux voyageurs ayant été débarqués, on fit passer dans le premier train les voyageurs du second qui redescendit à Autun chercher un autre convoi. Le premier train reprit sa marche vers Arleuf.

Un deuxième incident se produisit à la forte rampe de Fragny. Une pluie fine ayant rendu les rails glissants, par cinq fois, la machine surchargée glissa à 4 ou 5 m en arrière. On conçoit l'effroi des voyageurs qui déjà se voyaient avec une nuit à passer en pleine forêt. Grâce au sang-froid du mécanicien et de quelques personnes présentes, aucune panique ne se produisit. Le train put enfin franchir le sommet des Malpennes, limite des bassins de la Loire et de la Seine, sans encombre jusqu'à Château-Chinon où il arriva à 10 h 25 avec 2 h 25 de retard.

Plus de cent personnes ayant des parents dans le train attendaient avec une anxiété d'autant plus grande que la gare de Château-Chinon était fermée et qu'aucun avis téléphonique n'était venu expliquer ce long retard.

JOURNAL DU MORVAN

IM 8.9.04



Foire de la Saint-Ladre (1^{er} Septembre)
une des plus importantes de France



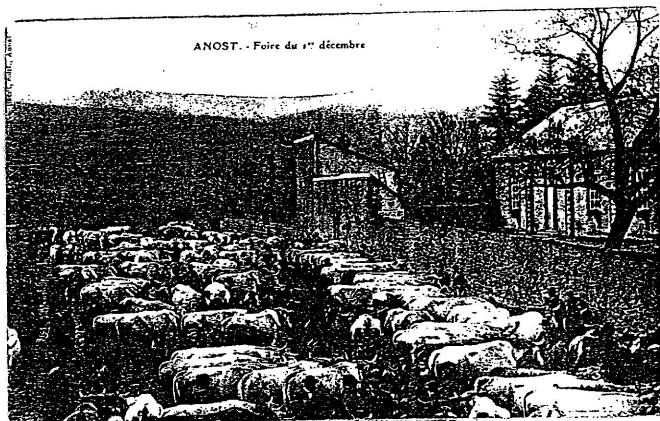
A l'occasion des fêtes de la Saint-Ladre, la gare des chemins de fer de Saône-et-Loire d'Autun à Château-Chinon a délivré 1 133 billets le 1er septembre 1906.

IM 9.06

B) ÉCHOS D'AUTRES FÊTES

A l'occasion des fêtes de dimanche 19, organisées par notre comité des fêtes, la compagnie des chemins de fer de Saône-et-Loire avait mis en marche un train supplémentaire partant d'Autun à 11 h du soir pour arriver à Athes-Corcelles à minuit 1. C'est pour cela que la place du Champ de Mars regorgeait de monde lors de notre belle fête de nuit...

IM 23.9.09



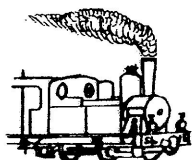
Anost : fête

Dimanche, la fête nouvelle, instaurée le jour de la Saint-Amour, a eu un succès complet. Les habitants des hameaux et des communes voisines, ainsi que les Autunois, étaient accourus en grand nombre... Les débitants ont fait de bonnes recettes et le Taquot également.

IM 13.8.11

C) UNE DERNIÈRE ANECDOTE où le Tacot, grâce à sa vitesse très faible, permit l'arrestation de malfaiteurs :

Un certain 13.1.10, un couple de personnes âgées, demeurant au Château (commune de Roussillon) fut agressé chez lui vers 9 h du soir par 3 individus : l'homme fut frappé à mort, la femme frappée et ligotée, et une fillette de 10 ans qu'ils avaient adoptée fut attachée à un lit. Les larrons se considérèrent chez eux : se lavèrent, mangèrent, burent... jusqu'à 3 h du matin où ils partirent. La femme, revenue à elle, prévint tout de suite les voisins d'aller trouver un de leurs neveux aux Barbeaux (commune de Roussillon). Celui-ci, accouru et mis au courant par sa tante, se lança à la poursuite des assassins (dont un était un autre neveu) qui avaient pris le Tacot à la Selle. Monté sur une bicyclette, il arriva bientôt à la gare d'Autun, peu de temps avant le Tacot, et ainsi signala aux gendarmes de planton les coupables qui se disposaient à prendre le train pour Paris. Ces individus furent arrêtés sans difficultés.



Situation

née de la Guerre

La guerre conduisit à une situation qui entraîna de nombreuses réglementations administratives, aussi bien en ce qui concerne le transport des voyageurs que celui des marchandises, que la compagnie a dû faire appliquer dans ses gares, situation qui obligea aussi à modifier les conditions d'exploitation de la ligne :

LIMITATION DU NOMBRE DES TRAINS

M. le sous-secrétaire des transports a invité notre compagnie, en raison des nécessités de plus en plus impérieuses imposées par les circonstances actuelles, notamment la pénurie de combustibles, à supprimer tous les trains de voyageurs dont le maintien n'est pas indispensable. Bien renseigner le public sur les suppressions partielles des trains 302 et 301.

SL 17.2.17

Aussi, la demande d'un train spécial pour les obsèques de Mme de Champeaux, le 2.4.18, avait-elle été refusée :

Par suite de l'instruction ministérielle du 15.10.17 non abrogée, nous ne pouvons pas mettre en marche des trains spéciaux, même avec l'accord du commissaire militaire, à l'occasion de fêtes ou cérémonies locales de diverses natures. Toutefois, des voitures en nombre suffisant seront adjointes au train régulier pour permettre à vos invités de prendre place s'ils le désirent.

SL 3.18

DIMINUTION DU CHAUFFAGE DES GARES

Par suite de pénurie de combustibles, le chauffage des salles d'attente ne sera assuré que lorsque les rigueurs de la température l'exigeront. En principe, je vous laisse toute latitude à cet égard, mais autant que possible, ce chauffage ne devra être assuré qu'à moins de - 5°.

SL 28.10.17



Voyageurs

Voyons le cas des voyageurs ordinaires et celui des militaires...

A) RÉGLEMENTATION SUR LA CIRCULATION PAR CHEMIN DE FER

ZONE DE L'INTÉRIEUR, moins les départements frontière ci-dessous désignés
La circulation en chemin de fer est libre.

DÉPARTEMENTS FRONTIÈRE : frontière de l'est et du sud-est...
frontière espagnole...

Un sauf-conduit est nécessaire, soit pour se rendre dans une localité située dans l'un de ces départements, quel que soit le lieu de départ, soit pour passer de l'un à l'autre de ces départements ; toutefois les enfants au-dessous de 15 ans peuvent voyager sans sauf-conduit.

Les sauf-conduit sont
- temporaires valables pour un seul voyage,
- temporaires valables pour plusieurs voyages avec durée de validité d'un mois maximum.

ZONE DES ARMÉES
Il n'est délivré de sauf-conduit permanent pour se rendre dans la zone des armées, mais seulement des sauf-conduit temporaires.

SL 13.12.15

B) MILITAIRES

Transport du personnel du G V C

DOIVENT ÊTRE ADMIS DANS LES TRAINS SANS BILLET ET SANS ORDRE DE TRANSPORT

- officiers se rendant au lieu de convocation : sur présentation de leur ordre de mobilisation individuelle
- sous-officiers et hommes de troupe se rendant... : sur présentation de leur ordre d'appel
- commandants du service et adjoints dans toute l'étendue de la subdivision, chefs de section, chefs de groupe et adjoints seulement à l'intérieur de leur circonscription respective : sur présentation de leur ordre de mobilisation individuelle (officiers) ou de leur ordre d'appel (sous-officiers)
- planton circulant à l'intérieur de la subdivision : sur présentation de l'ordre manuscrit du chef ayant prescrit le déplacement, cet ordre n'est valable que pour un seul voyage

DOIVENT ÊTRE MUNIS D'ORDRE DE TRANSPORT MODÈLE A ou AI LORSQU'ILS VOYAGENT POUR LE SERVICE

- commandants de subdivision et adjoints : en dehors de la subdivision
- chefs de section, chefs de troupe et adjoints : en dehors de leur section ou de leur groupe
- personnel de troupe, planton excepté : à l'intérieur ou en dehors de la subdivision et dans tous les cas où le déplacement est effectué pour le service (relève de poste, affectation à un autre poste, envoi au dépôt d'un corps, envoi à la visite médicale...)
- officiers, sous-officiers et hommes de troupe : renvoyés dans leur foyer

DOIVENT SE MUNIR DE BILLET AU TARIF MILITAIRE

- contre paiement immédiat et sur présentation des pièces autorisant leur déplacement (congrès, permissions...) : les officiers, sous-officiers et hommes de troupe voyageant pour convenances personnelles

SL 15.4.15

Les jeunes gens, convoqués par ordre d'appel individuel, devront à l'avenir être admis sans paiement dans les trains, au départ de n'importe quelle gare, munis de leur ordre d'appel s'ils sont convoqués par ordre d'appel individuel, ou d'un sauf-conduit délivré par le maire de leur résidence s'ils sont convoqués par voie d'office.

SL 14.8.15

DÉMOBILISATION

Inspection principale de Nevers à ses gares, pour le transport des militaires démobilisés : "les militaires démobilisés doivent être admis sans paiement dans les trains sur présentation de leur ordre de route délivré par le dépôt démobilisateur. Les ordres doivent être timbrés par les gares de départ et retirés par les gares d'arrivée et conservés en attendant de nouvelles instructions". Pour les militaires en provenance d'au-delà, pour nos gares, après entente avec le chef de gare d'Autun, ces ordres ne seront pas retirés des militaires à leur descente des trains PLM.

SL 12.18 et 1.19

C) BAGAGES DES MILITAIRES

Bagages présentés à l'enregistrement par les militaires et marins

MILITAIRES TRANSPORTÉS GRATUITEMENT SANS ORDRE DE TRANSPORT A ou AI

Ces militaires ne doivent emporter avec eux que des bagages à la main, ils ne peuvent par conséquent présenter aucun colis à l'enregistrement. Exception est faite pour les officiers et assimilés de l'armée active, de la réserve de l'armée active et de l'armée territoriale, et pour les agents supérieurs des sections de chemins de fer de campagne appelés à l'active, qui peuvent, sur la production de leur ordre de mobilisation ou de leur ordre d'appel selon le cas, faire enregistrer comme bagages les quantités suivantes :

- officiers subalternes et assimilés 1 colis pesant 30 kg au plus
- commandants et assimilés 2 colis pesant 60 kg au plus
- lieutenants - colonels et colonels assimilés 3 colis pesant 90 kg au plus
- officiers généraux et assimilés un nombre indéterminé de colis pesant 200 kg environ

Les officiers et assimilés ont en outre le droit de joindre à ces bagages une bicyclette quand il est fait mention sur leur ordre de mobilisation individuelle de l'autorisation d'employer une bicyclette en campagne. L'enregistrement est fait pour la destination portée sur l'ordre de mobilisation individuelle ou sur l'ordre d'appel présenté, mais sans indication ni perception d'aucune taxe.

MILITAIRES PORTEURS D'ORDRE DE TRANSPORT

Quand les militaires porteurs d'ordre de transport présentent des bagages à l'enregistrement, si les bagages ne sont pas mentionnés sur l'ordre de transport dont le militaire est porteur, l'intéressé doit être invité à s'adresser à l'autorité militaire qui l'a mis en route ou, en cas d'urgence, au commissaire militaire de la gare, soit pour faire compléter l'ordre de transport, soit pour se faire délivrer un nouvel ordre de transport pour les bagages. Les bagages mentionnés sur un ordre sont acceptés à l'enregistrement pour la destination indiquée sur cette pièce. Il n'est perçu aucune taxe, ni droit d'enregistrement, la taxe de transport devant être facturée ultérieurement à l'administration de la gare par les soins du contrôle.

MILITAIRES VOYAGEANT À LEURS FRAIS CONTRE PAIEMENT DU PRIX DE LEUR PLACE

Les bagages des militaires munis de billet sont acceptés à l'enregistrement dans les mêmes conditions qu'en temps de paix.

PERSONNEL DE LA MARINE (OFFICIERS MILITAIRES ET MARINS) : TRANSPORT SANS PAIEMENT

Les militaires de l'armée de mer rappelés à l'active et transportés sans paiement ne peuvent présenter aucun colis à l'enregistrement. Seuls, les officiers de l'armée de mer rappelés à l'active et porteurs d'une lettre de nomination de couleur blanche munie de bons de chemin de fer, en échange desquels un billet collectif leur est délivré sans paiement, ont la faculté de présenter à l'enregistrement des bagages comprenant leur armement personnel, leurs effets d'habillement ou autres menus objets à leur usage. Il est accordé une franchise de 30 kg à chaque officier et l'excédent doit être fixé au double du tarif militaire du temps de paix.

PERSONNEL DE LA MARINE (OFFICIERS MILITAIRES ET MARINS VOYAGEANT À LEURS FRAIS CONTRE PAIEMENT DU PRIX DE LEUR PLACE)

Les bagages des officiers militaires et marins voyageant à leurs frais sont acceptés à l'enregistrement dans les mêmes conditions qu'en temps de paix.

SL 14.4.15

D) CONVOYEURS MILITAIRES

Il est prévu, pour les transports militaires en cas de mobilisation, que les transports d'animaux ou de matériel peuvent être convoyés. Les convoyeurs chargés de convoier les transports sont munis, par les soins du service expéditeur, d'une pièce de

nommée "consigne de convoyeur militaire" qui leur tient lieu de titre de transport à l'aller et au retour. Aux termes d'une instruction générale, concernant les convoyeurs militaires, qui figure au verso de cette consigne. Les convoyeurs doivent :

- à l'aller : voyager avec le matériel expédié et prendre place, soit dans le fourgon du conducteur-chef, soit dans une voiture de 3e classe si le train comporte des voitures de cette classe ;

- au retour : rejoindre immédiatement leur poste après avoir fait signer par le destinataire de l'envoi (ou par son représentant) le reçu provisoire qui figure au recto de leur consigne...

Les convoyeurs militaires qui seraient trouvés en dehors du parcours prévu par leur consigne, doivent être conduits auprès du commissaire militaire comme il est prévu pour les militaires trouvés en situation irrégulière.

SL 25.4.15

Ces dispositions furent abrogées et remplacées par :

La consigne de convoyeur militaire ne tiendra plus lieu de titre de transport. Les convoyeurs devront être inscrits sur les ordres de transport des convois convoyés ou être porteurs d'un ordre, soit de billets ordinaires.

SL 4.8.15

D MILITAIRES AIDANT AUX TRAVAUX AGRICOLES

Des militaires obtiennent actuellement des permissions pour aller aider aux travaux agricoles. L'administration de la guerre fait connaître que pour leur voyage, ces militaires doivent se munir contre espèces de billets au tarif militaire et se faire rembourser le prix de ces billets par les cultivateurs qui les auront utilisés. Des billets au tarif militaire devront donc être délivrés contre paiement immédiat à ces militaires sur présentation de leur permission.

SL 7.7.15

F) OUVRIERS TRAVAILLANT POUR LA GUERRE

Transports des ouvriers mis à la disposition des établissements de la guerre

Les établissements de la guerre et les usines privées travaillant pour la défense nationale, occupent deux catégories de personnel :

- militaires faisant partie de l'armée (officiers d'artillerie, officiers d'administration, contrôleurs d'armes et ouvriers d'état) : ces militaires ont droit comme en temps de paix au tarif militaire ;

- hommes mis à la disposition des établissements ou usines : ils sont tous en sursis d'appel et à partir du moment où ils sont arrivés dans les établissements ou usines, ne font plus partie de l'armée. Ils ne doivent donc pas être admis à voyager au tarif militaire. Mais lorsque ces hommes se rendent de leur corps à l'usine ou à l'établissement auquel ils sont affectés, ils sont en déplacement de service et par suite doivent être admis à voyager au quart de place.

Auxiliaires des places fortes : d'autre part, les hommes mobilisés ont été mis à la disposition de certaines places fortes, sous le titre d'auxiliaires de place forte ; d'autres ont été incorporés par les "compagnies agricoles" et sont mis en permission pour aider aux travaux agricoles.

Travailleurs agricoles : il y a lieu de prendre note que tous ces militaires sont admis à bénéficier du tarif militaire, à condition qu'ils soient munis de permission régulière.

SL 4.10.15

I) MEMBRES DE LA CROIX-ROUGE

Les membres de la Croix-Rouge déplacés pour une raison de service sont transportés aux frais de l'administration de la guerre, demi-tarif. Les infirmières de la Croix-Rouge, se rendant en permission dans leur foyer, seront munies à l'aller et au retour d'ordres de transport délivrés dans les mêmes conditions que pour leurs déplacements motivés pour une raison de service. Pour leurs autres déplacements en dehors du service, les infirmières devront se munir de billets à plein tarif.

SL 22.8.15

H) MILITAIRES HOSPITALISÉS

Il y a lieu d'accorder le bénéfice du demi-tarif aux personnes accompagnant les militaires aveugles hospitalisés, qui se rendent en permission ou en reviennent, conformément à ce qui a été décidé par les grands réseaux.

SL 6.7.15

Aux termes de notes de février 1915, la réduction du demi-tarif a été accordée aux parents se rendant auprès des militaires soignés dans les hôpitaux.

Il y a lieu de prendre note que le bénéfice de cette réduction, applicable actuellement aux ascendants (père, mère, beau-père, belle-mère, grand-père, grand-mère), frère ou sœur, beau-frère ou belle-sœur, époux et enfants, est étendue aux oncles et tuteurs légaux qui vont voir un militaire hospitalisé et n'ayant pas de famille directe. Les oncles et tuteurs devront présenter, en outre d'un télégramme ou d'une lettre authentifiée par le maire et constatant l'hospitalisation du militaire, un certificat du maire de leur résidence déclarant que le militaire hospitalisé est sans famille directe et qu'il a été adopté ou élevé par la personne sollicitant la réduction.

SL 25.4.15

D'ailleurs, les militaires, d'une façon générale, blessés, devaient être entourés de prévenances particulières :

M. le ministre de la guerre a été saisi d'un vœu tendant à ce que les amputés militaires soient l'objet de prévenances particulières de la part du personnel des chemins de fer. M. le ministre est convaincu qu'ils ont toujours trouvé auprès de leurs camarades du service des chemins de fer toute la sollicitude et tous les égards auxquels ils ont droit. Néanmoins, je tiens à appeler l'attention des agents des gares, et en particulier des chefs de train, afin d'aller au devant d'un militaire amputé qu'il verrait prendre le train ou en descendre.

SL 3.10.15

Le bénéfice de ces réductions avait été étendu aux tantes le 22.8.15.

Colis postaux



Consignes pour les colis destinés aux prisonniers de guerre :

Les dispositions à observer pour les colis postaux jusqu'à 5 kg, destinés aux prisonniers de guerre, ou expédiés par eux, sont également applicables aux colis postaux jusqu'à 5 kg destinés aux prisonniers ou internés civils, ou expédiés par eux. Les gares desservant des localités où se trouvent des dépôts d'internés, auront à s'entendre avec l'autorité administrative locale compétente sur les mesures à prendre pour la livraison des envois dont il s'agit, par l'intermédiaire du vaguemestre chargé du service des internés.

SL 6.5.15

Une société s'est constituée à Berne, sous la dénomination de "Bureau de secours aux prisonniers de guerre", pour s'informer, par l'intermédiaire de délégués neutres, des besoins exacts des prisonniers français en Allemagne et répartir entre les zones d'internement, d'après les renseignements recueillis, les dons envoyés de France. Les colis postaux jusqu'à 5 kg, adressés à ce bureau sont acceptés en franchise ; les colis supérieurs à 5 kg sont remis par les comités expéditeurs aux services de l'intendance qui en assurent l'acheminement sur le territoire français.

SL 16.5.15

Autorité militaire

Nouvelles instructions en ce qui concerne le contenu, l'emballage et l'adresse des colis postaux destinés aux prisonniers de guerre : les colis postaux peuvent contenir des objets de toute nature, y compris des cigarettes, des cigares et du tabac, toutefois il est interdit d'envoyer :

- des denrées périssables en raison de la durée du transport,

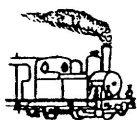
- des paquets de coton, coton hydrophile, ouate, des morceaux de toile ou de tissu de coton et des fils de coton, en bobines ou en écheveaux ; l'interdiction ne s'applique pas aux envois de sous-vêtements et de linge en coton.

Emballages : chaque colis doit être emballé très solidement et être scellé au moyen de plombs ou de cachets à la cire ; l'enveloppe extérieure ne doit pas être constituée par de la toile, de l'étoffe ou de la toile d'emballage, mais dans du papier d'emballage extra-fort ou dans du papier ciré toile.

Plus de plomb à partir du 13.12.15.

SL 10.10.15

Autrement, de nombreuses consignes particulières avaient été édictées, suivant le pays de destination.



Marchandises

Beaucoup de restrictions sont intervenues dans l'expédition des marchandises de toutes sortes, destinées aussi bien à l'intérieur de la France ou dans les zones de l'armée, qu'à l'exportation. En voici quelques-unes :

Prohibition à la sortie de produits

Un décret en date du 20.8 dernier a prohibé la sortie ainsi que la réexpédition en suite d'entrepôt, de dépôt, de transit, de transbordement, des produits énumérés ci-après : bois d'acajou, d'okoumé, de platane, de hêtre, de bouleau, de tilleul, de frêne ; iridium, osmium, rhodium, ruthénium ; vins, récipients en fer et en acier pour gaz comprimé ou liquéfié ; fils de coton, drilles de coton, soie tussah brute tissée ou filée. En conséquence, les marchandises indiquées ci-dessus devront être refusées pour l'exportation.

SL 7.9.15

Depuis début juillet, les gares doivent refuser toute expédition d'alcools ou de boissons alcoolisées à destination des localités comprises dans la zone des opérations. Il est indiqué que, par boissons alcoolisées, il convient de comprendre toute boisson dans laquelle est ajouté de l'alcool (vermouth, quinquina, vin de liqueur). L'autorité militaire fait connaître que, parmi les vins de liqueur dont la circulation est interdite, ne sont pas compris les vins doux naturels. Les expéditions de vins doux naturels pourront être acceptées par les gares à destination des localités comprises dans la zone des opérations, dans les mêmes conditions que les vins naturels proprement dits.

SL 4.8.15

Zone des opérations dans laquelle sont interdits la circulation, l'achat et la vente de l'alcool et des boissons alcoolisées (bitters, vermouth, apéritifs, vins de liqueur, eaux-de-vie, liqueurs, fruits à l'eau-de-vie et tous autres liquides alcoolisés non dénommés). Les boissons naturelles dites hygiéniques, de même que les alcools dénaturés, les alcools pharmaceutiques et les alcools de parfumerie, eaux de Cologne... ne sont pas visés par la prohibition. Il en est de même des vins doux naturels.

SL 4.10.15

Le 4e bureau de l'état-major de l'armée vient de faire connaître qu'il y avait lieu de refuser toute expédition d'antimoine, sous quelque forme (minerai, régule, oxydant, sels...) et pour quelque destination que ce soient, à moins d'une autorisation régulière, soit de l'inspection des forges, soit du service des mines. Cette mesure ne s'applique qu'aux envois à destination de l'intérieur de la France ; il n'est rien changé en ce qui concerne les envois de l'espèce destinés à l'exportation qui continueront à être acceptés.

SL 7.5.15

M. le préfet de Saône-et-Loire vient de prendre un arrêté taxant les pommes de terre et interdisant leur sortie hors du département sans une autorisation spéciale de sa part, qui ne sera obtenue que sur production d'une attestation indiquant que la marchandise n'a pas été vendue au-dessus du prix taxé. Pour toute expédition de pommes de terre hors du département, il devra être fait mention, sur la déclaration d'expédition et sur les récépissés, du n° et de la date de l'autorisation de M. le préfet donnant droit au transport.

SL 8.3.17

Décret sur le commerce des pommes de terre

Pour toute expédition supérieure à 100 kg, l'expéditeur devra présenter le certificat comportant l'autorisation de transport : permis d'expédition délivré par le maire et revêtu du cachet de l'intendance, visé par le service du ravitaillement à la préfecture de Saône-et-Loire à Mâcon.

SL 24.9.18

Prescription de refus de toutes expéditions de cuirs et de peaux de bœuf, de vache ou de taureau tannés ou bruts, à destination d'une gare de l'intérieur de la France, à moins que l'expéditeur ne présente une autorisation délivrée par le président de la commission de tannage ou par le président de la commission de ravitaillement en cuirs de la région.

SL 11.15

Transport d'écorces à tan

Les transports en provenance des réseaux secondaires enclavés dans notre réseau, seront soumis, comme ceux provenant de nos propres gares, à l'autorisation préalable. Invitez les expéditeurs à faire demander, par les destinataires, à la sous-commission de réseau, la demande d'autorisation préalable, et même, en ce qui concerne les envois sur Autun local.

SL 12.6.17

Les transports d'écorces ne sont pas acceptés, sur la simple production d'un certificat de classement ; l'autorisation de la sous-commission de réseau ou de la commission de réseau est absolument indispensable. Contrairement à l'usage, la compagnie ne pourra fournir de bâches ; des wagons J seront mis à disposition en nombre suffisant. Pour les expéditions qui auront fait l'objet de demandes de wagons plats sans bâche, un bulletin de garantie sera exigé chaque fois de l'expéditeur s'il n'a pu lui-même fournir sa bâche. La compagnie n'accepte pas les bois dénommés de boulange sans être accompagnés de certificats de classement. Pour tous bois, veuillez exiger les certificats de classement ou les autorisations de transport : autorisation du bureau des combustibles végétaux, service de l'armement pour bois de boulange.

SL 27.5.18

Prohibition à la sortie de marchandises

Envois de "pommes..." acceptés sur présentation d'une autorisation spéciale délivrée par l'état-major de l'armée, à destination de l'étranger ou des gares frontalières de douanes. Cette autorisation ne sera pas exigée pour les envois de "pommes à couteau" en caisses, jusqu'à concurrence de 150 kg brut, par expéditeur et par jour. D'autre part, aux termes d'un arrêté en date du 4.10 courant et par dérogation aux prohibitions de sortie actuellement en vigueur, les volailles vivantes, les raisins de vendange, les fruits à noyau, les os peuvent être exportés ou réexportés sans autorisation spéciale à destination des pays étrangers.

SL 15

Les wagons houillers et plats PLM sont spécialement affectés aux chargements effectués avec ordres de transport. Les états pour mine sont toutefois acceptés sans formalités, mais les marchandises de toute nature destinées aux usines travaillant pour la défense nationale, ne pourront être acceptées qu'avec autorisation de la commission de réseau PLM. En conséquence, les états, les grains et pommes de terre pourront être acceptés sans formalités. Les transports présentés avec ordre de priorité ne sont pas admis.

SL 1.17

Suspension de transports

Les seuls transports PV admis au transport sont définis comme suit :

- expédition de toutes marchandises de 300 kg au maximum ;
- transport hors groupes : céréales, farines, pommes de terre ;
- transport de guerre groupe 1 : seules les marchandises de toute nature à destination des stations magasins ;
- foin, fourrages, pailles.

Les états ou bois de mine ou autres, ne sont pas acceptés pour le moment au transport. Pour expédition de pommes de terre supérieure à 300 kg, permis du ravitaillement civil de Saône-et-Loire, portant le cachet du ravitaillement civil.

SL 5.9.18

PAR GROUPE ET PAR DEGRÉ D'URGENCE, LES TRANSPORTS DE TOUTE NATURE A la reprise des transports, la mise à disposition du matériel se fera en suivant les instructions de la note du 26.8 par laquelle le ministre des travaux publics et des transports demande de procéder comme suit :

- transports hors groupes
- groupe 1 : transports de grumes du groupe 1 dont l'énumération est donnée, transports commerciaux du groupe 1
- groupe 2 : guerre, marine et commerce, dont énumération par ordre d'urgence
- groupe 3 : guerre, marine et commerce
- groupe 4 : transports commerciaux, transports de 1^{re} catégorie
- groupe 5 : transports commerciaux autres que ceux définis d'autre part

Les transports hors groupes et du groupe 1 auront priorité sur tous autres.

SL 11.9.18

La commission de réseau a modifié les conditions d'acceptation des marchandises PV à partir du 5.12. Ne pourront être acceptés à partir de cette date : que :

- transports hors groupes,
- ravitaillement de toute nature sur les stations magasins y compris pailles et foin,
- bois de mine et produits nécessaires à l'exploitation des mines,
- céréales, pommes de terre, légumes, épicerie... toute marchandise entrant dans l'alimentation,
- vins par expédition de 300 kg,
- tout emballage en retour ayant servi au transport des marchandises ci-dessus désignées.

En conséquence, toutes autres marchandises, bois de boulangerie compris, ne sont acceptés qu'avec autorisation spéciale de la commission de réseau.

SL 4.12.18

Un impôt fut institué en 1918 sur les marchandises :

Marchandises soumises à l'impôt de 5 % : la majeure partie des transports effectués (bois de chauffage, de boulangerie, de mine...), sauf cependant bois en grumes 10 %.

SL 18

ainsi qu'un régime d'assurances :

Assurance des transports

Arrêté relatif à l'assurance en matière de transports, contre les pertes et avaries qui seraient la conséquence de l'état de guerre :

- si l'envoi est assuré : taxe d'assurance payée en port payé : assurance 0,005 par 10 F et par 10 kg ;
- sur trafic local : prime d'assurance entièrement acquise à la compagnie : minimum de perception 0,70 par expédition assurée.

SL 15.7.18

Les délais de transports n'étaient plus respectés :

Arrêté du 15.7.15

Les ministres de la guerre et des travaux publics arrêtent

- les dispositions de l'arrêté ministériel du 31.3.15, fixant les conditions de délai et de responsabilité des administrations de chemins de fer en matière de transports commerciaux, sont applicables au réseau suivant : "Compagnie des chemins de fer d'intérêt local de Saône-et-Loire" ;

- le présent arrêté entrera en vigueur à partir du 25.7.15.

SL

Délais

En petite vitesse, les délais totaux, camionnage compris, alloués pour les transports taxés soit aux tarifs généraux, soit aux tarifs spéciaux, sont doublés et le délai supplémentaire ainsi alloué, en sus de ceux indiqués dans les conditions des tarifs, est au minimum de cinq jours. Les administrations ne peuvent fournir les wagons que dans la limite où ceux-ci sont laissés disponibles pour les transports militaires. En grande vitesse, il est alloué, en sus des délais réglementaires, une prolongation de délai de 24 h pour les transports de marchandises inférieures à 300 km, et de 48 h pour les distances égales ou supérieures à 300 km.

SL 6.8.15

Les restrictions de transport avaient des conséquences néfastes pour le trafic :

Rapport commercial pour octobre 1916

Tonnage sensiblement inférieur aux prévisions et à celui des mois précédents. La cause est toujours la même : pénurie des wagons PLM et interruption ou restrictions diverses sur tel ou tel réseau. La majeure partie du tonnage se compose de transports de bois de grumes, traverses de chemins de fer, états pour mine.

Prévisions pour janvier 1917

Comme il n'est plus possible de faire des prévisions, par suite des restrictions momentanées sur les grands réseaux et que le trafic se trouve complètement arrêté à l'heure actuelle, je vous indique approximativement, pour chacune des gares de la ligne, le tonnage des marchandises en dépôt sur ces gares ou susceptibles d'être acheminées dès que la température le permettra :

La Selle	500 T	Arleuf	800 T
La Petite-Verrière	150 T	Fâchin	600 T
Anost-Vaumignon	350 T	Vermenoux	150 T
Corcelles	250 T		2 800 T

SL 1.17

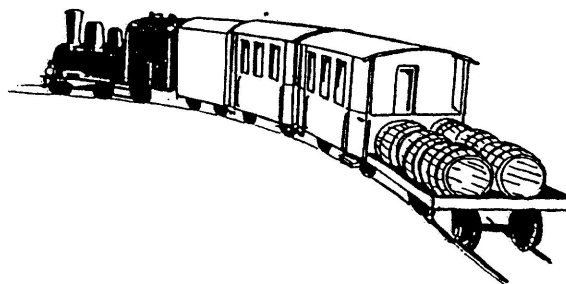
D'importants transports de guerre et de chauffage avec certificats de classement datant du mois de janvier, n'ont pas encore reçu satisfaction à la date du 6.7.18.

SL 6.7.18

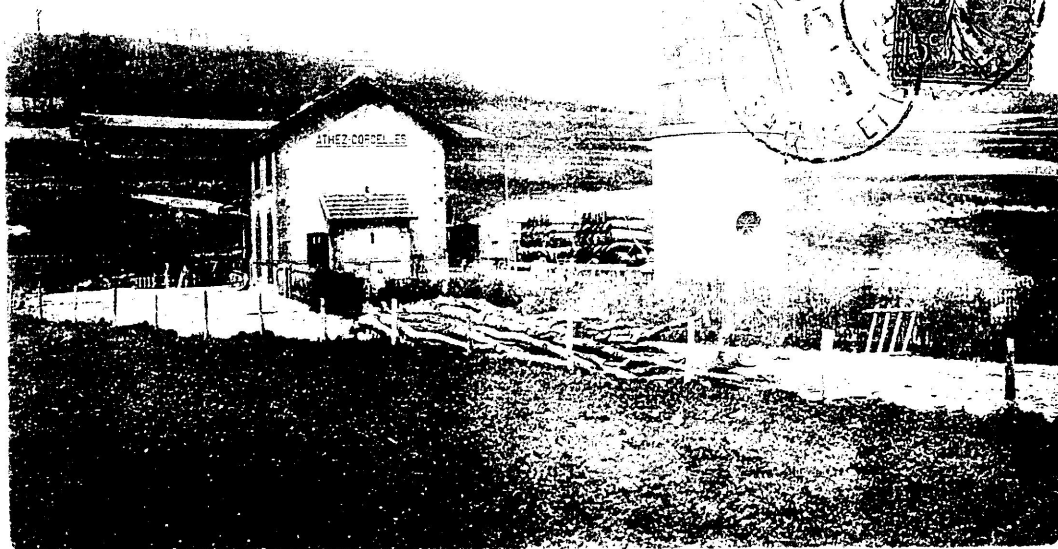
En 1918, les transports commerciaux et de guerre furent même totalement suspendus, à partir du 23 mars :

Le matériel, presque en entier disponible, ne peut être chargé que pour nos gares intermédiaires, ou pour Château-Chinon ou Autun local.

SL 23.3.18

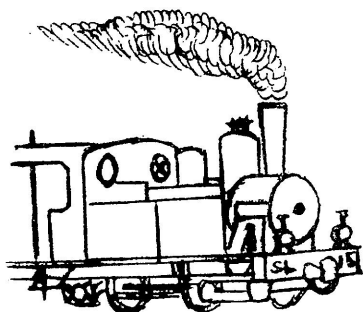


ANOST - Gare d'Athez-Corcelle



Gare terminus pendant quatre ans, entre 1900 et 1904, pour les trains venant d'Autun, la locomotive avait besoin d'eau pour repartir.

à la gare d'



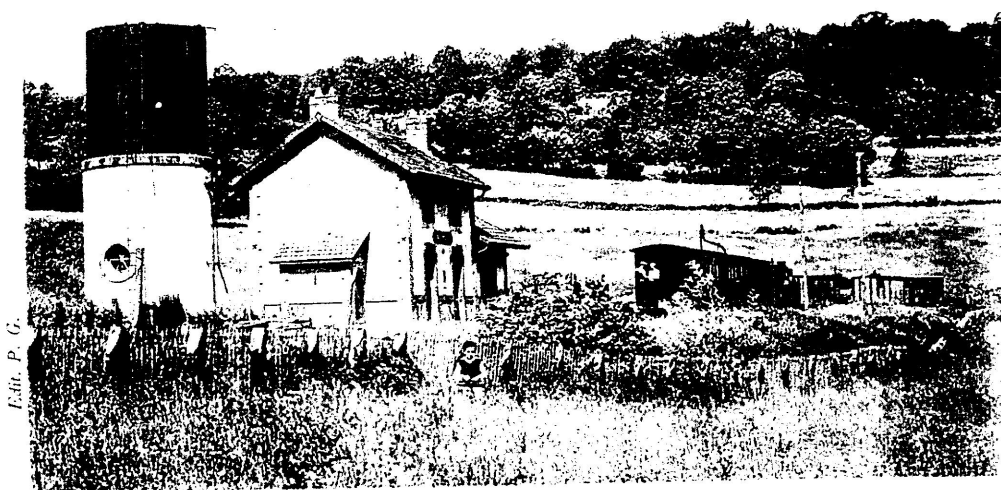
Athez

Corcelles

ENVIRONS D'AUTUN - Gare d'Athez-Corcelles.

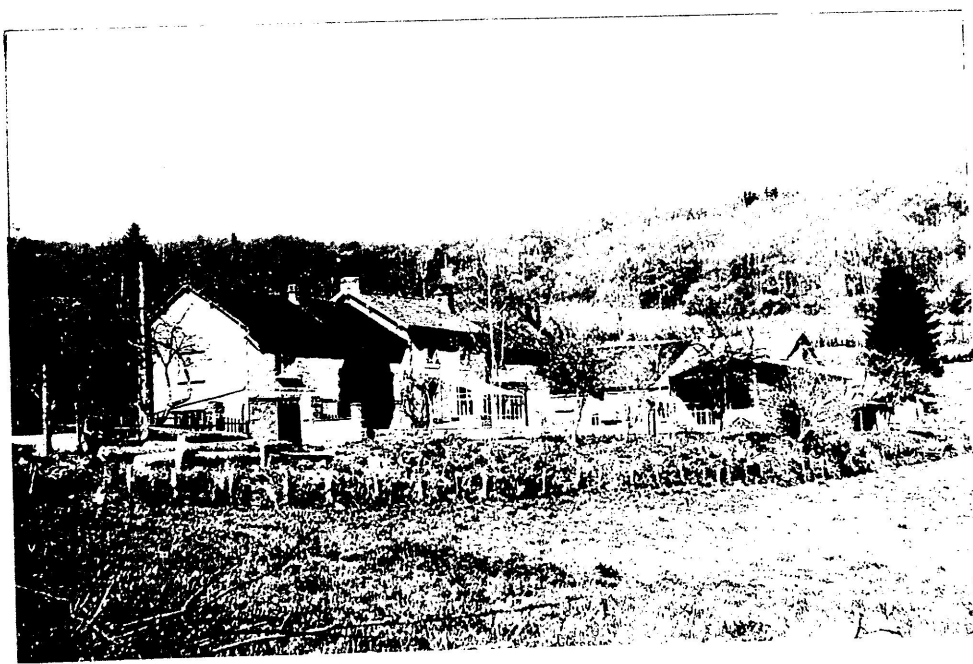


Face à la gare un hangar pour les marchandises.



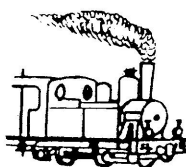
Ed. P. G.

3. CORCELLES - La gare



La gare a été reprise vers 1950 par un agriculteur qui, depuis, a fait construire diverses dépendances lui ôtant son caractère.





Le p'tit train a perdu la bataille,
C'est la fin de ses bell's flâneries,
Il s'en va vers le tas de ferrailles
Tch-tch fou, tch-tch fou.

Trafic

Le "Tacot" occasionnait plus de dépenses que de recettes, et l'essai d'un petit autorail fut négatif. En supprimant certaines haltes, en réduisant le personnel au strict minimum et en faisant quelque propagande capable de le faire emprunter aux touristes qui le regretteront, il aurait pu vivre longtemps, car il était d'une grande utilité, non seulement pour les voyageurs, mais aussi pour le transport du bois, du bétail, de la chaux... Le trajet était accompli à raison de 31 km à l'heure.

Henri PICARD

"Visage du Morvan" (1946)

Après quelques relevés de recettes à diverses périodes de l'exploitation du Tacot, précédés d'un rapport optimiste de 1907, nous évoquerons tour à tour les différents trafics : celui des voyageurs, celui des marchandises (dont quelques catégories seront vues plus en détail), sans oublier le service postal.

Du trafic dépendait le maintien de la ligne. S'il est resté soutenu jusqu'après la guerre de 14-18 (pour les voyageurs suivant les saisons, pour les marchandises suivant les saisons également et en même temps les années), il diminua progressivement avec la concurrence des transports automobiles et s'arrêta en 1931 pour les voyageurs, même si des trains certains jours continuaient d'en transporter, et en 1936 pour les marchandises.

Le rapport de l'assemblée générale des actionnaires des chemins de fer de Saône-et-Loire, tenue le 17 avril 1907, était optimiste :

Chemins de fer de Saône-et-Loire 17.4.07 Assemblée générale des actionnaires

La recette kilométrique pour la ligne d'Autun à Château-Chinon PLM, pour l'année 1905 a été de 2 090 F, pour l'année 1906 est de 2 126 F.

La ligne d'Autun à Château-Chinon tient le second rang parmi les chemins de fer à voie étroite de la compagnie de Saône-et-Loire, derrière Mâcon-Fleurville 3 327 F.

Les recettes augmenteront certainement quand notre ligne prendra aux gares d'Arleuf, Fâchin, Château-Chinon, les bois de chauffage qui sont enlevés aujourd'hui par le flottage à bûches perdues. La compagnie dirige ses efforts de ce côté et nous trouvons dans le rapport la mention suivante : "nous faisons des efforts pour détruire l'ancienne coutume du flottage des bois sur la Haute-Yonne et nous avons l'espoir de réussir à concurrencer ce mode primitif de transport".

Nous sommes obligés d'ajouter que, si la compagnie exploitait mieux, elle tirerait certainement des revenus plus considérables. En voici un exemple : la compagnie perd de gros bénéfices sur le transport du bétail les jours de foire à Autun. Un train est prévu partant de Château-Chinon à 3 h du matin et ar-

rivant à Autun à 5 h 29. Or, voici plusieurs foires où ce train n'a pas été organisé. Qu'en résulte-t-il ? Les habitants d'Arleuf, Anost, Cussy..., amènent leur bétail par la route et non par le train ordinaire qui arrive à 6 h 35 du matin. Ils ne font pas usage de ce dernier train, car le bétail ne peut pas être avant 7 h 30 sur le champ de foire, ce qui est trop tard pour la vente. Une répercussion fâcheuse en est la conséquence : la foire est moins bien fournie, car le bétail, vu la difficulté des transports, est amené en moins grand nombre par les éleveurs. Nous espérons qu'il aura suffi de signaler à M. le chef d'exploitation, toujours si dévoué, cette suppression malencontreuse pour qu'il fasse rétablir ce train.

RECETTES DES GARES PENDANT L'ANNÉE 1906

AUTUN local	28 290,96	ATHEZ-CORCELLES	6 662,98
AUTUN transit	8 468,35	les Mailpennes	245,93
la Folie	1 239,47	ARLEUF	7 876,91
le Pré-Charмой	264,42	les Blandins	242,65
TAVERNAY-la COMAILLE	2 516,15	FACHIN-le CHATELET	6 976,98
Polroy	743,92	Vermenoux (halte)	646,02
la SELLE-ROUSSILLON	6 684,44	Précý	324,97
La Pte-VERRIERE-CUSSY	7 301,37	CHATEAU-CHINON ville	10 430,87
les Chevannes	207,77	CHATEAU-CHINON PLM	2 828,52
ANOST-VAUMIGNON	10 397,91	Ch-CHINON PLM transit	1 602,95
Velée	82,95		
(ouverte juillet 06)		recettes diverses	3 207,27
			107 233,76
		à déduire - détaxe	3,30
		- impôt/transport 2 015,79	2 019,09
		RESTE	105 214,67

Sur notre ligne Autun à Château-Chinon, le nombre des voyageurs de 1906 a été de 82 751, tandis qu'en 1905 il n'était que de 81 057.

Nous sommes persuadés que ce nombre de voyageurs augmentera en raison de la beauté des pays traversés. Nous comptons sur les efforts du Touring et des comités d'initiative. Nous rappelons les excursions du Tournon, des sources de l'Yonne, Prénéley, la Pierre Glissotte... Le versement moyen effectué par chaque voyageur est de 0,80 F.

Les frais d'exploitation s'élèvent à 90 000 F, soit pour 50 km, longueur de la ligne, à 1 800 F/km. Nous avons constaté plus haut que la ligne produit 2 126 F/km, elle fait donc ses frais d'exploitation. Arrêtons-nous sur cette constatation satisfaisante et espérons que le contingent annuel que paie la ville d'Autun, 9 336 F, sera bientôt réduit.

IM 4.07

Il n'en a pas toujours été ainsi :

Tacot et autobus

De la lumière faite la semaine dernière au conseil général de Saône-et-Loire, il ressort que la situation de l'exploitation des lignes de chemins de fer et autobus départementaux est loin d'être reluisante. Le déficit dépasse annuellement un million et celui des autobus réserve des surprises désagréables.

En ce qui concerne les Tacots, celui d'Etang à Digoin seul fait ses frais. Celui d'Autun à Château-Chinon coûte annuellement aux contribuables de Saône-et-Loire 240 000 F de plus que les impositions déjà supportées, et celui de Toulon à Bourbon-Lancy, qui a un trajet beaucoup plus court, est en déficit de 560 000 F.

Quant aux lignes d'autobus exploitées par la régie départementale, pas une seule ne fait ses frais. Celle d'Autun à Chalon accuse un déficit de 40 à 50 000 F par an, celle d'Autun à Chissey de moitié plus courte 15 000 environ ; quant à celle d'Autun à Etang par Saint-Prix, elle voit jusqu'à présent tous les voyageurs lui préférer l'autobus particulier.

IM 31.8.27

Avant d'aller plus loin, faisons une petite parenthèse sur les prix : ils s'étaient maintenus stables entre 1895 et 1910 ! Ils avaient ensuite augmenté du quart à la fin de la guerre, pour être multipliés à peu près par 2 entre 1918 et 1926 et par 3 en 1928-1930.

Un exemple de calcul des tarifs (d'ailleurs le 9.18 un timbre récépissé en compte avec le Tré-
or était institué) :

Dès réception de la présente, les gares percevront, sur les bagages et voyageurs, l'impôt de 7 % qui vient d'être mis en vigueur aujourd'hui. Le minimum de perception des enregistrements bagages est fixé à 0,35 F

- prix ancien 0,20
- droit de timbre 0,10
- impôt 0,05, soit 0,35 F.

Chaque fois qu'il y aura excédent, le prix à percevoir pour l'impôt sera obtenu en multipliant le prix par 7 %. Sur voyageurs, en attendant de nouveaux barèmes, l'impôt sera calculé en multipliant le prix de base

PT 1re classe 0,1236 F 2e classe 0,0748 F
DT - 0,0618 F - 0,0371 F

par le nombre de kilomètres et le produit par 7 %.

Sur GV et PV, la part de l'impôt sera calculée comme suit :

- enregistrement 0,20
- taxe minimum 0,50
total 0,70 F
10 % = 0,07 pour 0,10

Pour toute marchandise sur notre réseau, l'application sera de 10 %. Les récépissés à 0,35 pour la GV et 0,70 pour la PV seront remplacés par les timbres à 0,25.

Colis postaux : un droit de timbre à 0,10 sur les colis postaux en gare ou à domicile, coupure de 5 à 10 kg, sera perçu comme suit : un timbre à quittance de 0,10 sera appliqué sur le bulletin et oblitéré par votre timbre à date.

En pratique : multiplier le prix actuel de chaque billet par 1,068 pour obtenir la perception en arrondissant.

SL 1.7.18

A) EN 1909 ET 1910 (sauf mars, avril et mai)
(des états étaient établis par dizaine)

Recettes mensuelles

	Voyageurs +	Bagages +	March GV +	March PV +	Div. =	Totaux
1909						
JANVIER	1 370.75 1 658 1 602.75	41.65 54.55 44.45	88.30 73.70 110.20	445.50 625.60 788.75		1 946.20 2 411.85 2 546.15
FÉVRIER	1 599.85 1 600.10	43.85 43.20	75.70 95.35	529.45 852.70		2 248.85 2 591.35
JUIN	1 678.40 1 869.35 1 828.35	70.20 62.55 62.55	98.65 102.40 83.90	1 578.20 1 462.10 1 617.85		3 425.65 3 486.40 3 592.65
JUILLET	1 607.15 2 040.15 2 054.65	54.65 61.05 93.95	78.80 51.10 81.35	1 297.20 1 217.85 1 223.05		3 037.70 3 370.15 3 453.00
AOÛT	2 986.60 2 508.80 2 929.40	94.90 79.95 115.80	107.25 94.10 83.10	1 274.05 1 439.40 1 416.90		4 462.50 4 122.25 4 544.60
SEPTEMBRE	3 706.75 2 786.20 2 638.25	98.65 92.90 129.50	81.80 95.75 123.10	1 436.30 1 485.10 1 289.40		5 323.50 4 459.95 4 178.25
OCTOBRE	2 338.75 1 946.45 1 793.80	76.45 71.30 64.85	93.50 107.30 120.70	835.20 1 315.40 1 217.90		3 343.90 3 440.45 3 197.25
NOVEMBRE	1 864.60 1 760.65 2 062.35	65.75 67.80 72.55	92.10 128.75 102	1 276.20 1 127.90 1 131.65		3 298.65 3 085.10 3 368.55
DÉCEMBRE	1 380.30 1 735.05 1 975.90	48.20 57.10 60.75	119.75 112.50 180.40	935.60 845 729.70		2 483.85 2 749.65 2 946.75

1910						
JANVIER	1 613.50 1 392.70 1 273.50	47.30 32.80 27.75	79.75 100.75 62.65	785.15 656.70 671.60		2 525.70 2 182.95 2 035.50
FÉVRIER	1 188.30 1 866.50	62.40 44.05	92.20 91.65	654.80 843.95		1 997.70 2 846.15
JUIN	1 840.70 1 936.95 1 758.75	56.75 46.20 57.20	80.70 77.40 87	1 387.10 1 543.40 1 504.80		3 365.25 3 603.95 3 407.75
JUILLET	1 619.60 1 995.40 2 027.10	50.25 69.05 84.50	95.70 63.60 70.85	1 628.20 1 595.40 1 661.80		3 591.75 3 723.45 3 844.25
AOÛT	2 927.45 2 756.65 2 382.35	97.55 77.95 83.40	81.70 83.90 99.05	1 664.75 1 236.65 1 754.05		4 771.45 4 157.15 4 318.85
SEPTEMBRE	3 690.05 2 557.65 2 773.65	96 76.05 115	91.05 75.70 92.60	1 855.55 1 505.55 1 655.40		5 732.65 4 214.95 4 636.65
OCTOBRE	2 291.60 1 662.20 2 305.75	88.20 45.20 73.45	89.35 96 107.45	1 656.35 1 775.60 1 606.30		4 125.50 3 579.00 4 092.95
NOVEMBRE	1 477.60 2 219.05 1 682.70	67 56.15 64	72.10 100.35 103.75	1 306.10 1 266.85 1 170.15		2 922.80 3 641.90 3 020.60
DÉCEMBRE	1 409.95 1 923.95 2 092.70	47.10 51.70 53.90	98.55 86.45 124.15	1 085.95 1 015.50 1 022.15		2 641.55 3 077.60 3 292.90

SL

recettes



Le rapport précédent faisait ressortir un total de recettes, en 1906, de 107 233,16 F, soit en moyenne près de 9 000 par mois. En 1909 et 1910, les recettes sont donc en augmentation générale (avec les mêmes tarifs). Les transports étaient plus calmes en hiver (décembre, janvier et février) et très actifs en été, avec un maximum en août et septembre.

B) EN 1912 ET 1913 (pour les trois mois qui manquaient précédemment) (les tarifs avaient certainement augmenté, mais peu)

1912									
MARS	2 156.90	40.45	90.40	1 104.80	0.30	3 392.85			
	1 551.85	44.60	68.20	1 002.15	0.60	2 667.40			
	1 724.80	64	89.65	1 582.40	5.25	3 466.10			
AVRIL	2 497.10	62.20	70.20	1 242.50	0.30	3 872.30			
	1 854.95	44.80	84.85	1 288.15	0.55	3 273.50			
	1 530.05	37.80	77.10	1 231.50	0.20	2 876.65			
MAI	1 813.75	48.15	79.60	1 411.35	0.40	3 353.25			
	1 908.05	64	75.65	1 479.30	0.15	3 527.15			
	2 291.40	69.40	115.20	1 816.55	0.55	4 293.10			
1913									
MARS	2 686.95	57	105.20	1 142.10		3 921.25			
	1 668.65	54	164.3	1 472.60	0.15	3 359.70			
	2 475.30	54.05	100.75	1 249.85	1	3 880.95			
AVRIL	1 401.90	53.20	103.60	1 179.75		2 738.45			
	1 833.35	54.10	97.10	1 349.95	11.65	3 346.15			
	1 133.50	40.50	89.05	1 301.45		2 564.50			
MAI	1 918.05	60	97.75	1 452.80		3 528.60			
	2 389.20	50.90	107	1 632.30		4 179.40			
	1 570.40	57.70	74.65	2 109.95	1.35	3 814.05			

SL

C) JUILLET 1915 : recettes journalières par train avec deux comparaisons

Recettes journalières par train

JUILLET 1915									
1	89.30	48.65	28.20	68.75					234.90
2	60.85	26.50	83.80	42.95					214.10
3	94.65	65.65	141	46.50					347.80
4	92.50	46.70	121.20	53.15					315.55
5	122.10	72.55	91.85	51.90					338.40
6	50.35	63.45	41.90	96.85					252.55
7	69.75	33.60	41.80	27.05					172.20
8	19.75	45.95	63.60	71.75					201.05
9	60	28.15	98.75	57.75					244.65
10	79.20	48.50	53.55	41.80					223.05
11	72.05	72.60	66.10	55.45					266.20
12	203.25	53.75	114.20	89.65	132.60	27.80			621.25
13	61	42.55	101.30	94.40					295.25
14	46.85	64.80	45.95	23.80					181.55
15	121.10	60.10	86.95	71.45					339.60
16	63.20	88.40	70.40	74.35					296.35
17	100.80	84.85	95.75	53					334.40
18	50.65	101.45	85.90	42.40					280.40
19	56.75	39.85	101.30	53.15					251.05
20	85.75	49.35	90.15	42.50					267.65
21	88.50	27.15	176.10	76.30					338.35
22	32	47.55	106.20	71.15					256.90
23	64.30	74.55	50	77.95					266.80
24	49.65	130.50	42	60.35					283.70
25	21.95	135.45	68.80	113.25					339.45
26	33.25	98.30	96.30	75.10					302.95
27	59.60	67.45	78.55	47.60					253.20
28	62.40	35.95	115.45	73.30					287.15
29	21.40	166.80	115.55	64.70					368.45
30	38.35	26.20	76.60	41.10					182.25
31	191.85	113.60	54.10	102	85.05				546.60
1.9.15	413.75	203.55	253.95	84.05	358.25	41(2T)			1 354.55
1.9.17	(7 trains)								1 787.95

SL

D) EN 1919 ET 1920 (sauf janvier en 1919 remplacé par janvier 1921)

1919									
FÉVRIER	6 695.75	164.35	907.00	6 164.75	0.80	14 923.65			
MARS	10 433.65	222.50	1 057.60	6 893.25		18 607.00			
AVRIL	10 025.85	232.50	1 109.20	7 088.25	9.70	18 465.50			
MAI	10 810.80	289.25	1 066.75	8 256.60	37.80	20 461.20			
JUIN	10 277.75	252.35	1 270.35	8 286.45	38.50	20 125.40			
JUILLET	10 588.85	308.40	1 125.70	8 309.70	70.70	20 403.35			
AOÛT	14 243.	382.25	1 058.20	6 869.30	7.40	22 560.15			
SEPTEMBRE	16 245.45	488.70	1 259.	8 495	10.20	26 499.05			
OCTOBRE	10 703.95	380	1 418.55	8 863.45	23.20	21 389.15			
NOVEMBRE	11 454.20	420.30	1 296.10	8 300.65	12.35	21 483.60			
DÉCEMBRE	10 526.50	367.05	1 802.45	11 240.85		23 936.85			

1920									
JANVIER	10 212.10	341.90	1 480.90	11 196.35	5.25	23 236.50			
FÉVRIER	8 327.20	322.40	1 418.20	10 521.15	16.20	20 605.15			
MARS	10 838.30	409.40	1 506.10	10 704.30	32.90	23 491.00			
AVRIL	10 779.75	372.05	1 153.60	11 362.70	16.80	24 254.90			
MAI	9 984.75	300.25	872.45	7 678.70	2.55	18 838.70			
JUIN	9 630.65	348.75	879.95	10 547.70	37.50	21 444.55			
JUILLET	11 136.80	428	1 124.60	11 391.80		24 081.25			
AOÛT	16 155.90	583.10	1 210.90	14 010.10	17.55	31 977.55			
SEPTEMBRE	17 693.60	601.95	1 239.85	13 368.90	396	33 300.30			
OCTOBRE	12 462.85	576.95	1 332.15	16 758.55	1.50	31 132.00			
NOVEMBRE	12 839.25	464	1 506.90	19 489.35	5.60	34 305.10			
DÉCEMBRE	11 536.30	410.25	1 339	22 700.75	2.80	35 989.10			
1921									
JANVIER	11 154.20	296.90	1 061.75	21 999.10	4.60	34 516.55			

SL

Sauf en mai, les recettes sont en nette progression (prix multipliés par 1,5 - 2, mais recat-tes de 1906 multipliées par 3).

E) EN 1922 ET 1923 (sauf août, septembre, octobre)
Octobre, novembre et septembre 1921 avaient été très actifs (fort tonnage des carrières de la Selle et des Blandins) :

octobre	31 720,65
novembre	32 543,10
décembre	33 513,10

1922									
JANVIER	10 606.85	300.70	1 047.15	13 788.85	47.60	25 791.15			
FÉVRIER	9 102.90	308.05	1 247.95	15 169.65	12.00	25 840.55			
MARS	13 811.15	469.45	1 361.65	8 459.35		24 101.60			
AVRIL	13 199.45	486.50	1 292.10	10 217.80		25 195.90			
MAI	11 988.25	468.70	1 372.05	9 957.60	1.20	21 788.60			
JUIN	11 765.70	511.95	1 076.20	9 338.30	13.40	22 785.55			
JUILLET	12 630.95	554.20	1 005.75	9 003.65	4	23 198.55			
OCTOBRE	11 524.75	528.75	1 002.90	12 429.20	1.75	25 487.35			
NOVEMBRE	10 850.55	479.80	1 446.75	13 834.60	3.30	26 595.50			
DÉCEMBRE	10 375.30	387.80	1 218.35	13 739.20	15.50	25 736.15			

1923									
JANVIER	9 743.75	351.45	904.20	9 245.40	6.95	20 251.75			
FÉVRIER	8 448.60	301.55	936.55	10 166.35	1.60	19 854.65			
MARS	11 881.95	353.50	1 273.05	12 101.50	0.80	25 610.80			
AVRIL	12 040.40	390.75	1 048.15	13 402.10	0.60	26 874.00			
MAI	12 237.45	391.85	1 009.90	14 578.05	10.60	28 227.85			
JUIN	9 960.90	386.20	920.10	13 717.65	5.40	24 990.25			
JUILLET	12 786.05	489	997.25	9 968.10		24 240.40			
NOVEMBRE	11 550.95	560.65	1 389.05	14 344.25	14.80	27 789.70			
DÉCEMBRE	10 676.70	398.70	1 331.55	14 426.65	2	26 835.60			

SL

F) EN 1925 ET 1926 (pour les trois mois qui man-quaient précédemment)

1925									
AOÛT	22 046.55	891.10	1 533.15	9 850.45		34 345.25			
SEPTEMBRE	19 970.55	812	1 618.35	16 389.40		38 890.30			
OCTOBRE	12 165.30	505.50	1 634.15	17 948.40		32 313.35			
1926									
AOÛT	24 997.20	1 041.10	2 252.57	14 531.42	80	42 902.29			
SEPTEMBRE	23 531.35	1 020.50	2 236.40	19 418.45		46 206.70			
OCTOBRE	17 155.05	819	1 976.10	15 905.85	11.55	35 868.55			

SL

G) EN MARS 1930 : recettes journalières très iné-gales

1er mars	3 160.75	7 mars	545
2	641.20	8	401.10
3	399	9	393.05
4	269	10	779.30
5	475	11	219.20
6	254	12	188.75

H) JUIN ET JUILLET 1932 (ne circulaient des trains que trois fois par semaine, avec quelques voyageurs et des marchandises en petite vitesse seulement)

Recettes journalières PV

1 JUIN 1932	1 207.35	1 JUILLET 1932	4 108.95
3	1 230.80	4	881.80
6	2 039.35	6	1 369.85
8	1 420.65	8	1 050.25
10	975.85	11	1 045.50
13	2 356.30	13	945.10
15	1 711.20	15	659.65
17	2 354.65	18	1 246.65
20	1 795.05	20	681.25
22	1 282.50	22	1 617.20
24	1 178.50	25	156.95
27	1 681.65	27	766.05
29	2 179.10	29	1 462.15

SL

Service postal



Quelques renseignements seulement.

SERVICE DANS LES TRAINS

Les trains de voyageurs assuraient donc le service postal, qui devait tenir compte des correspondances à Autun. Ordre aux facteurs :

Ordre aux facteurs

Vous devez vous assurer personnellement que les colis GV, PV et colis postaux, que vous recevez de la compagnie PLM, ainsi que du public d'Autun, partent bien par les trains qui doivent partir. Il en est de même pour les colis bagages que vous enregistrez à chaque train et vous devez donner des ordres aux hommes d'équipe pour charger ceux des colis qui paraîtraient être oubliés dans la salle d'attente.

SL 11.9.10

SERVICE DANS LES GARES

Des gares étaient pourvues d'une boîte à lettres levée par les receveuses, celles qui ne devraient pas directement certains bourgs, tels que vernay-la Comaille, la Petite-Verrière (pour Cussy), Anost-Vaumignon et Athez-Corcelles (pour Anost).

... les gares de la Selle pour Roussillon, de la Petite-Verrière pour Cussy, et Anost-Vaumignon pour Anost, font le domicile.

SL 22.12.16

Nous verrons dans la partie "humour" un article concernant la poste à Anost, mettant en cause Tacot en partie. Pour la localité de Cussy, le service de livraison et de réception des colis postaux fut assuré à partir de 1914 par l'hôtelier Nestorat qui avait signé cet engagement :

Engagement de l'hôtel Nestorat

Je m'engage à opérer, à partir du 1er février prochain, la réception et la livraison des colis postaux à domicile de ou pour Cussy-en-Morvan, moyennant la somme de 0,25 F par colis livré à domicile, et de 0,15 F pour apporter à la gare, quelle que soit la coupure de poids. Le règlement sera effectué en fin de chaque mois et le décompte établi d'après les feuilles postales dûment inscrites sur le registre de la gare de la Petite-Verrière. Je m'engage en outre à assurer ce transport à mes risques et périls et à assurer toute responsabilité ou autre qui pourrait être formée pour tout colis dont les réserves n'auraient pas été faites au moment de la remise en gare de la Petite-Verrière.

SL 1.14

Pour la localité de Roussillon, la continuité du service n'a pas toujours été assurée :

A la Selle, le courrier de Roussillon (M. Deguin n'étant pas agréé par l'administration des PTT pour faire ce service à voiture) sera remplacé à partir du 1er décembre par un courrier à pied. Je ne pense pas que celui-ci puisse se charger des colis postaux à domicile. Que dois-je faire ?

SL 28.11.16

Actuellement, l'administration des PTT fait effectuer le service du courrier, une fois par jour seulement, à un jeune homme à bicyclette. Le service des colis postaux à domicile ne peut donc être assuré et il n'est pas possible de trouver quelqu'un qui veuille s'en charger.

SL 22.12.16

Les agents recevaient une certaine somme annuellement, 30 F en 1910, à la charge :

- de la commune pour la gare de Tavernay-la Comaille,
- de la commune pour moitié et de M. de Champoux pour l'autre moitié, pour la gare de la Petite Verrière,
- de la commune d'Anost pour les gares de Vaumignon et Corcelles.

C) TARIFS

Quelques indications en 1921 et 1926 :

Droits à percevoir sur les colis postaux internationaux :

- droit de statistique 0,25 Fcolis (- principauté Monaco)
- droit de timbre 0,20 F (- Algérie, Corse et zone franche)
- droit de permis 0,10 F (- colonies et protectorats français)

SL 31.1.21

(application 16.8.26)

Taux des droits du timbre sur les bulletins postaux du régime intérieur et international, ainsi qu'aux avis d'enregistrement en retour GV et PV :

- colis postaux de 0 à 5 kg 0,15 à 0,50 F
- colis postaux de 5 à 20 kg 0,25 à 1 F
- avis d'enregistrement postaux du régime intérieur 0,15 à 0,50 F
- avis d'enregistrement GV et PV des remboursements en retour 0,42 à 0,50 F

SL 8.26

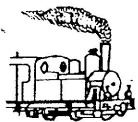
D) TRAFIC

Chiffres pour 1913

Colis postaux 1913

	EXPÉDITIONS	RÉCEPTIONS
AUTUN	321	7 354
La COMAILLE	177	411
La SELLE - ROUSSILLON	1 350	1 295
La PETITE-VERRIERE - CUSSY	637	800
ANOST-VAUMIGNON	1 969	2 106
ATHEZ-CORCELLES	490	459
ARLEUF	6 327	1 402
FACHIN-Le CHATELET	311	382
Vermenoux		40
CHATEAU-CHINON ville	1 107	574
CHATEAU-CHINON PLM	1 583	9 100
	14 272	23 923

SL



trafic

voyageurs

Il dura jusqu'en 1931 où deux lignes d'autobus furent ouvertes, une pour Anost par Cussy et l'autre pour Château-Chinon par Roussillon. Cependant certains trains de marchandises, pendant un certain temps, continuèrent à prendre des voyageurs aux gares d'Athez-Corcelles et Anost-Vaumignon.



tarifs

Les tarifs, prévus sur le cahier des charges en 1895 et appliqués en 1900 en Saône-et-Loire et en 1904 en Nièvre, sont demeurés les mêmes jusqu'en 1910 !

	1906 - 1910		1918	1926	1928
	1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	2 ^e cl.	2 ^e cl.	2 ^e cl.
AUTUN					
La Folie	0.30	0.20			
Le Pré-Charmoy	0.60	0.35			
TAVERNAY-La COMAILLE	0.70	0.45			1.60
Polroy	1.05	0.60			
La SELLE-ROUSSILLON	1.25	0.75	0.95	1.95	2.70
La PETITE-VERRIERE-CUSSY	1.75	1.05		3.03	3.85
Les Chevannes	1.95	1.15			4.30
ANOST-VAUMIGNON	2.05	1.25		3.45	4.55
Velée					4.75
ATHEZ-CORCELLES	2.45	1.50		3.90	5.45
Les Malpennes	3.00	1.80			6.60
ARLEUF	3.30	2.00	2.55	5.20	7.25
Les Blandins	3.70	2.20			
FACHIN-Le CHATELET	3.90	2.35			
Vermenoux	4.35	2.60			
Précý	4.55	2.70			
CHATEAU-CHINON ville	4.85	2.90			
CHATEAU-CHINON PLM	5.15	3.10			11.60
(bagages)			0.30	0.65	

Il y avait trois classes de voyageurs pour les trains PLM et deux pour la ligne d'Autun à Château Chinon. Tarifs pour Nevers et Paris d'Arleuf :

depuis ARLEUF pour Nevers		Aller		A-R
		1 ^{re} classe	2 ^e classe	
		31.25 F	20.50 F	32.65 F
		12.95 F	12.95 F	20.70 F
pour Paris		70.20 F	44.30 F	

SL 2.24

La faculté de délivrer des billets d'aller et retour et de demi-tarif :

La compagnie délivre des billets d'aller et retour et de demi-place dans les conditions ordinaires. Les seules stations bénéficient des billets d'aller et retour, les haltes en sont exceptées.

A 10.00

n'a pas toujours été effective, tout au moins pendant la guerre :

- à partir du 15.11.15, les gares pourront délivrer des billets aller et retour,

- à partir du 1.9.18, possibilité de faire usage des billets aller et retour en doublant le prix du billet simple.

Les horaires de 1931... donnent des précisions sur la délivrance des billets :

- Billets simples : tarif dégressif (0,37 F/km les 15 premiers km), minimum de perception 1,25 F.

- Billets aller et retour : avec réduction de 20 % sur le prix doublé des billets simples.

- Location des places : il peut être retenu des places moyennant un supplément de 0,50 F par place. En cas d'affluence aux arrêts, les places sont attribuées aux voyageurs en observant d'abord l'ordre de préférence ci-après : voyageurs ayant retenu leurs places et voyageurs se rendant aux stations les plus éloignées.

SL 31...

A cette époque aussi, les mutilés purent bénéficier de réduction :

Réduction pour mutilés sur autobus et chemins de fer de Saône-et-Loire

Le président de l'Union des combattants et mutilés autunois tient à faire connaître à tous les camarades qu'il a reçu de M. le directeur de la régie des chemins de fer et autobus de SL, la note suivante :

"La régie des chemins de fer et autobus de Saône-et-Loire a l'honneur et le plaisir de vous annoncer qu'à partir du 15.5.31, date de commencement du service d'été, elle sera en mesure d'accorder les faveurs de circulation suivantes aux mutilés de guerre, sur chemins de fer :

- aux mutilés de 50 à 95 %, maintien des faveurs actuelles..... réduction de 75 %
- aux mutilés de 100 %..... gratuité

Le guide utilisé, le cas échéant, paiera place entière. Tout mutilé satisfaisant à ces conditions et qui désirera bénéficier de ces faveurs, devra au préalable en faire la demande au comité départemental des mutilés à Mâcon, par l'intermédiaire de la mairie de sa commune, en présentant son titre de pension. A cette demande devra être jointe la somme de 1 F en timbres - poste pour paiement du carnet de bons de transport qui sera délivré à l'intéressé. A l'épuisement d'un carnet, tout bénéficiaire désirant en obtenir le remplacement en fera la demande au comité départemental en joignant l'ancien carnet et une nouvelle somme de 1 F."

IM 9.5.31

Tout le monde ne pouvait bénéficier de cartes d'abonnement à toute époque :

Plusieurs habitants des localités traversées ont demandé à la compagnie de leur délivrer des cartes d'abonnement. Cette dernière n'a pas encore répondu, car elle attend, pour fixer un prix uniforme dans tout le département, l'ouverture des lignes de Mâcon à Fleurville et Montceau-les-Mines à Saint-Bonnet. L'ouverture de ces lignes aura lieu le 1er décembre.

IM 4.11.00

La compagnie des chemins de fer d'Autun à Corcelles a décidé de donner des cartes d'abonnement aux personnes qui en désirent. La validité en sera fixée à 3, 6 et 12 mois selon le prix. Le tarif en sera publié incessamment.

IM 27.1.01

Cartes d'abonnement à demi-tarif

aux élèves qui suivent les cours des lycées ou autres établissements d'instruction, aux apprentis âgés de 18 ans et plus.

La compagnie n'a pas cru devoir étendre le bénéfice de cette réduction aux ouvriers, ni réduire le tarif des cartes d'abonnement, ainsi que l'avaient demandé les habitants de la Selle et de Tavernay : l'administration ne peut d'ailleurs obliger les concessionnaires à accepter pour les cartes d'abonnement des conditions plus favorables au public.

AM 22.4.01

(pour le comte d'Esterno, maire de la Selle)

Décision prise par le conseil général en date du 22.8.17, abrogeant tous les tarifs spéciaux GV et PV, mesure mise en application à partir du 17.8 sur toutes les lignes :

L'adhésion qui avait été faite au tarif spécial GV 2 étendue aux élèves et aux apprentis les avantages d'un abonnement au demi-tarif, se trouve également abrogée. Toutefois, le conseil général a consenti à accorder des cartes d'abonnement en 2e classe aux élèves âgés de 18 ans au plus, qui suivent les cours des lycées ou autres établissements. Ces abonnements ne sont pas étendus aux apprentis qui bénéficiaient précédemment des mêmes avantages que les étudiants.

SL 8.17

Les instituteurs pendant la guerre s'étaient vu accorder le demi-tarif :

La réduction consentie par la compagnie en faveur des membres de l'enseignement (instituteurs et institutrices), c'est-à-dire le demi-tarif, n'est applicable qu'aux membres de l'enseignement faisant partie du département de Saône-et-Loire.

SL 16.9.15

La compagnie départementale, dans sa séance du 23.10.15, a autorisé la délivrance de billets à demi-tarif au personnel enseignant du département de la Nièvre, dans les mêmes conditions et avec l'accomplissement des mêmes formalités que celles qui existent pour le personnel enseignant du département de Saône-et-Loire (les instituteurs munis de la carte bleue bénéficiaient du demi-tarif).

SL 31.10.15

Les billets collectifs n'étaient pas autorisés :

M. l'inspecteur de l'exploitation a constaté que des gares, ou des chefs de train, délivrent des bulletins de supplément, en groupant plusieurs voyageurs sur le même billet. Cette pratique a été défendue maintes fois et depuis fort longtemps sur la ligne, car cette perception est contraire au règlement prescrivant que tout voyageur qui prend place dans une voiture doit être muni d'un billet ou d'un titre quelconque lui donnant droit au voyage. Par ce procédé, le voyageur qui paie la totalité d'un billet collectif, ne consentirait pas la plupart du temps à supporter le coût du timbre, chaque fois que la somme dépasse 10 F.

SL 18.7.23

Les billets n'étaient pas seulement délivrés aux gares, mais aussi par les chefs de trains qui possédaient des carnets de billets, de couleurs correspondant aux différentes tranches de tarifs.

Nouveaux billets chefs de train

Billets de couleur blanche	prix de 0,20 à 1 F
bleu clair	1,05 à 2 F
verte	2,05 à 3 F
rose	3,05 à 4 F

Tous les prix sont indiqués sur l'ensemble des quatre séries. Le chef de train détachera le coupon à remettre au voyageur, suivant le prix à percevoir, et biffera au crayon la station ou l'arrêt facultatif de départ ainsi que l'arrivée. Les gares retireront ces billets des mains des voyageurs et les verseront chaque jour à la gare principale.

SL 1.1.18

Dès 1906, des relations directes entre certaines gares des réseaux PLM et SL furent ouvertes pour les voyageurs et bagages :

Nos chemins de fer

La compagnie des chemins de fer d'intérêt local de Saône-et-Loire a l'honneur d'informer le public qu'à la date du 10.2 aura lieu l'ouverture des relations directes pour les voyageurs et bagages créées entre les gares des réseaux PLM et SL désignées au tableau ci-après :

Gares PLM : ligne d'Autun à Château-Chinon, via Autun : Paris, Chalon, Mâcon
Gares SL : Tavernay-la-Comaille, la Selle-en-Morvan, la Petite-Verrière, Anost, Athez-Corcelles

Gares PLM : via Château-Chinon : Paris, Nevers, Moulins-Engilbert, Tannay-Châtillon
Gares SL : Fâchin, la Comaille, Arleuf

Nous prenons acte de cette réforme, qui constitue une amélioration bien insuffisante. Il est très bon d'établir la correspondance avec les gares de Paris, Chalon et Mâcon, mais pourquoi pas avec les autres gares ? Nous demandons instamment que toutes les gares du PLM et réciproquement les gares des chemins de fer de Saône-et-Loire soient mises en communication, de façon que les voyageurs à la gare d'Autun ne soient plus obligés de faire transborder eux-mêmes leurs bagages et de prendre de nouveaux billets.

IM 22.2.06

trafic



Le trafic était actif les dimanches et jours fériés, les jours de fête locale, le vendredi jour de marché et les jours de foire. 360 personnes pour prendre le train dans une journée, était courant en 1910, un jour de foire ou un dimanche ; il fut compté jusqu'à 122 voyageurs dans un seul train. Le 1er septembre 1910, jour principal de la foire de la Saint-Ladre, 986 prirent le train. Les vacances et les mois d'été voyaient le trafic augmenter.

Suivant les époques, le trafic fut plus ou moins soutenu :

Billets délivrés en 1910

par les gares seulement (ne sont pas pris en compte ceux délivrés par les chefs de train)

	BILLETS D'UN PRIX INFÉRIEUR À 0,50 F		BILLETS D'UN PRIX SUPÉRIEUR À 0,50 F	
	NOMBRE	PRODUIT	NOMBRE	PRODUIT
AUTUN	5 277	897.80	15 216	20 322.25
la COMAILLE	2 443	879.80	1 492	1 661.05
la SELLE - ROUSSILLON	1 330	410.50	5 020	5 228.10
la PETITE-VERRIÈRE - CUSSY	1 359	367.45	3 901	5 167.40
ANOST-VAUMIGNON	993	270.55	4 007	6 209.30
ATHEZ-CORCELLES	779	241.35	1 656	2 894.75
ARLEUF	800	436.15	2 425	2 577.90
le CHATELET	914	282.45	3 605	3 586.05
CHATEAU-CHINON ville	1 045	315.05	4 043	7 168.45
CHATEAU-CHINON PLM	687	218.70	1 441	2 168.40
totaux	15 627	4 319.80	42 806	56 983.65

soit environ 45 + 120 = 165 billets par jour
pour environ 12 + 158 = 170 F par jour

SL

Il fut plus important pendant la guerre par les militaires qui venaient en permission, mais les recettes étaient diminuées puisqu'un grand nombre de permissionnaires du front voyageaient gratuitement, et en 1918 par suite des émigrations. Mais, après 1920, avec la concurrence des autos (amorcée déjà en 1917)

Aucune voiture publique pour voyageurs, aboutissant aux stations de la ligne, ne desservait les localités à une distance supérieure à 10 km.

SL

Service des courriers assurant le service des dépêches

Anost	2 autos	MM. Regnaud père et fils
Cussy	2 autos	M. Rousselet (et se fait aidé dans certains cas par un voisin possédant une autre voiture)
Roussillon	1 auto	M. Debiste

Aucun de ces courriers ne vient au premier train, sauf si le nombre de voyageurs est assez élevé, permettant de couvrir leur course. Les jours de foire et vendredis, ils prennent respectivement dans leur localité les voyageurs, généralement des habitués, et les conduisent même jusqu'à Autun. Ils attendent les correspondances de Chagny, Paris par Avallon, Paris - le Creusot par Etang, et vont faire leurs offres de service à la sortie des voyageurs PLM. Ils repartent d'Autun avant le train 2 à 8 h 20-25... Leurs dépêches sont respectivement dans ce cas :

- à Anost (bourg)	5 h 50	arrivée à Autun vers 7 h
- à Cussy	6 h	arrivée à Autun vers 7 h
- à Roussillon	6 h 15	arrivée à Autun vers 7 h

Pendant la période des vacances, et même lorsque le nombre de voyageurs est suffisant, ces trois courriers viennent à Autun pour amener des voyageurs, direction d'Etang ou Paris par Avallon, sauf Debiste qui doit assurer seul ses dépêches. Les deux autres courriers, Regnaud et Rousselet, attendent l'express de Paris arrivant à 14 h. Leur service des dépêches est assuré par le train 3 à Anost et la Petite-Verrière. Les dépêches de nos trains sont les suivantes :

train 1 prend 1 dépêche à Château-Chinon ville pour Arleuf
1 dépêche à Château-Chinon pour Autun

train 2 reçoit des trains PLM à Autun (1 Chagny-gare pour Chagny et Etang (1 Mâcon-gare Anost (1 Autun Cussy (1 journaux Roussillon pour Arleuf

train 3 reçoit des courriers aux gares (1 Chagny-gare (dépêches re- d'Anost, la Petite-Verrière (1 Mâcon-gare (prises par la Selle et Roussillon (1 Paris-Nice (le courrier

train 4 reçoit de la poste d'Autun 1 dépêche pour Ch.-Chinon

SL 17.3.30

A partir du 1.7.21, reprendra le service de voiture entre la Selle et Roussillon. Il sera assuré par un camion automobile contenant 14 places et le prix du parcours sera de 2 F par personne. Ce courrier viendra jusqu'à Autun tous les vendredis ainsi que les jours de foire.

IM 6.21

et le malaise des affaires, le mouvement des voyageurs régressa continuellement jusqu'en 1931

Recettes voyageurs (mars 1930)

1 mars	3 160.75	11 mars	219.20	21 mars	451.40
2	641.20	12	188.75	22	331.90
3	399	13	243.65	23	436.50
4	269	14	332.10	24	336.95
5	475	15	265.85	25	299.55
6	254	16	431.35	26	299.10
7	545	17	233.95	27	309.35
8	401.10	18	302.30	28	399.20
9	393.05	19	318.85	29	346.55
10	779.30	20	217.50	30	387.95
				31	404.70

SL

où les seuls trains qui continuèrent de ramasser des voyageurs circulaient trois jours par semaine, pour une partie des communes d'Anost, d'Arleuf et de Fâchin, puisque les autobus, nouvellement mis en service, desservait les autres communes.

La diminution du trafic voyageurs et marchandises pour les localités d'Arleuf et Château-Chinon, provient du fait que nous n'avons pu assurer la correspondance des trains en provenance de Paris à 14 h 35, et en partance pour cette destination à 12 h 25. Les voyageurs pour ces trains ne pouvaient utiliser nos trains, tant à l'aller qu'au retour, vu le trop grand écart. Les communes d'Arleuf et Fâchin, qui sont susceptibles de donner un mouvement de voyageurs pendant la bonne saison, sont écartées. Il faut aussi remarquer que, depuis un certain temps, presque tous les commerçants et un certain nombre de particuliers disposent de voitures automobiles. Il y a guère de hameaux où il n'y ait d'autos. Il s'en suit donc que les voyageurs en partance ou arrivant par ces trains précités, préfèrent se servir pour leurs transports de ces particuliers qui les mènent à leur domicile et les ramènent de même.

Il y aurait donc lieu d'envisager, pour la saison des vacances, d'avoir une voiture assurant le service pour ces trains entre Arleuf et Château-Chinon en passant par le Châtelet. Pour les foires de Château-Chinon, il y aurait lieu d'avoir une voiture en double pour le train 47 qui se dirigerait sur Château-Chinon... (illisible).

SL 32

Pour 1932, les trains mis en circulation ne prenaient pas toujours des voyageurs. Faute de voyageurs ? Voici pour quelques mois, de mai à décembre, le nombre de voyageurs transportés :

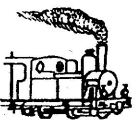
Trains de voyageurs

(en plus de wagons marchandises)

20 mai	29+21	4 juillet	7+7	1 septembre	68+72
23	14+10	22	20+33		+45
25	30+59	25	23+17	2	15+22
27	27	29	19+25	5	13+15
30	17	1 août	29+46	9	26+39
3	39+41	5	25+32	12	37+43
6	14	8	54+25	26	13+14
10	32+36	10	30+40	30	30+32
13	26	12	27+34	3 octobre	10+10
20	12+14	15	52+47	7	35+31
21	26	19	36+34	10 novembre	7+6
24	15+18	22	18+10	12	74+77
27	10	26	21	4. décembre	25+31
		29	18+23	30	75+81

SL 32

trafic



marchandises

ANOST - La Gare



Librairie D. Nourry et M. Guignard, A

Les marchandises qui apportaient un certain tonnage, ont permis à la ligne de continuer jusqu'en

1936. Les dernières années, il était adjoint aux trains de marchandises des voitures de voyageurs à la demande.

tarif



Quelques indications (d'autres tarifs seront donnés plus loin).

Prix à la tonne

(frais gare/transbordement compris)

POUR AUTUN	KM	1909	1914		
		PAR WAGON	PAR WAGON		
		- 8 T	3 A 5 T (PAR 3 T)	5 A 8 T (PAR 5 T)	8 A 10 T (PAR 8 T)
TAVERNAY-La COMAILLE	7		1.10	1.05	0.95
La SELLE-ROUSSILLON	12	0.70	1.50	1.40	1.25
La Petite-VERRIÈRE-CUSSY	17	1	1.90	1.75	1.55
ANOST-VAUMIGNON	20	1.20	2.15	1.95	1.75
ATHEZ-CORCELLES	24	1.45	2.45	2.25	2
ARLEUF	32	1.90	3.10	2.80	2.45
FACHIN-Le CHATELET	38	2.30	3.60	3.20	2.85
CHATEAU-CHINON ville	47		4.30	3.85	3.35

SL

Un train de 50 T de bois rapportait 78 F de recettes en 1910.

Timbre quittance

0,25 F pour quittance de 10,01 à 100 F
0,50 F 100,01 à 1 000 F
1 F plus de 1 000 F

SL 1.7.20

Prix de transport d'un cercueil d'Anost à Autun :

- transport 1,32 F/km, 20 km x 1,32..... 26,40 F
- manutention..... 8 F
- impôt 10 %..... 3,45 F
37,85 F

SL 11.1.21

A partir du 4.2.30, les céréales panifiables, pommes de terre, fruits frais, engrais, ont été exonérés d'impôt en GV et PV (des impôts avaient été créés à la fin de la guerre).

Le tarif était différent en GV et en PV et chaque catégorie comportait plusieurs tarifs numérotés.

Chaque fois que les chargements de poteaux au-dessus de 5,45 m nécessitent deux wagons couplés jusqu'à 11,70 m, c'est l'application du tarif PV 2 qui sert à déterminer la taxe. Au-dessus de 11,70 m, jusqu'à 15 m, un wagon tamponneur est employé. Les wagons porteurs sont toujours taxés au PV 2 et le tamponneur qui est en réalité vide est taxé au PV 4 à 3 010 kg.

SL 4.7.30

Prix des colis

0 à 1 kg	4.00 F	15 à 20 kg	17.50 F	60 à 70 kg	50.00 F
1 à 3	5.50 F	20 à 30	23.00 F	70 à 80	56.75 F
3 à 5	7.25 F	30 à 40	29.75 F	80 à 90	63.50 F
5 à 10	10.50 F	40 à 50	36.75 F	90 à 100	70.25 F
10 à 15	14.00 F	50 à 60	43.25 F		

Tous ces prix s'entendent marchandises prises à Anost et Arleuf, et rendues à domicile.

Pour les pommes de terre, 30 F/100 kg rendues à domicile.
Prime de 12 % pour les correspondants.

SL 32

trafic



Le chef de gare principal établissait un rapport commercial mensuel, précédé d'un tableau avec les tonnages, et certains états annuels.

EXPÉDITIONS ET ARRIVAGES

Expéditions PV par catégories de poids 1909 (en tonnes)

	0 à 0,5	0,5 à 1	1 à 2	2 à 3	3 à 4	4 à 5	5 à 6	6 à 7	7 à 8	8 à 9	9 à 10	10 à +	Tx
Autun	2021	324	174	104	73	73	92	41	55	46	46	70	3119
Tavernay	34	28											62
La Selle-en-Morvan	318	17	16	15	10	6	10	17	27	28	26	36	526
La Petite-Verrière	228	10	14	13	12	6	7	6	6	3	4	13	322
Anost-Vaumignon	374	15	17	21	5	8	16	19	28	28	17	43	591
Athéz-Concelles	200	3	5	11	9	9	12	16	34	76	44	35	454
Arleuf	338	9	23	18	7	4	2	5	4	6	17	49	482
Fâchin	184	2	2	3	7	3	6	9	13	13	9	41	292
Ch.-Chinon ville	213	23	10	23	8	7	2	1	1			4	292
Ch.-Chinon P. L. M.	333	34	43	16	7	26	103					36	598
Totaux	4243	465	304	224	138	142	250	114	168	200	163	327	6738

SL

Petite et Grande vitesse

	1910	1912				1913		
		Expéd.	Expéditions		Arrivages		Expédi- tions	Arri- vages
			Local	transit	Local	transit		
<u>PETITE VITESSE</u>								
Autun	1 306	1 203	2 170	1 118	1 150	3 070	2 613	
La Comaille	74	81		218		118	185	
La Selle-en-Morvan	455	585		417		627	440	
La Petite-Verrière	443	502		676		560	648	
Anost-Vaumignon	724	369		1 069		1 067	1 010	
Athéz-Concelles	488	377		320		355	247	
Arleuf	534	596		618		608	571	
Fâchin	309	366		283		295	260	
Vermenoux		6		7		7	4	
Château-Chinon ville	413	377		617		228	322	
Château-Chinon P. L. M.	53	84	629	114	741	661	715	
	4 799	5 166	2 799	4 457	1 891	7 648	7 215	
		7 965		6 348				
<u>GRANDE VITESSE</u>								
Autun	925	1 183	1 056	152	677	2 360	894	
La Comaille	81	85		164		74	157	
La Selle-en-Morvan	194	210		382		283	411	
La Petite-Verrière	276	365		435		192	414	
Anost-Vaumignon	308	287		584		294	665	
Athéz-Concelles	79	78		149		81	138	
Arleuf	899	1 047		420		1 457	469	
Fâchin	61	73		148		45	157	
Vermenoux				4		4	4	
Château-Chinon ville	209	225		408		227	442	
Château-Chinon P. L. M.	28	24	381	97	1 172	440	1 674	
	3 060	3 377	1 437	2 943	1 849	5 453	5 425	
		4 814		4 792				

SL

Trafic local ou en transit 1915-1916

Relevé statistique des marchandises en provenance ou à destination de la ligne :

- à destination de la ligne en transit 1 760 T
- en provenance de la ligne en transit 12 730 T
- en provenance de la ligne en local 8 010 T
annuellement 22 500 T

SL

DEUX RAPPORTS

Trafic trains spéciaux

MISE EN MARCHÉ DE TRAINS SPÉCIAUX SUR CHATEAU-CHINON, EN RAISON DE L'IMPORTANCE DU TRAFIC DES GARES D'ARLEUF, VERMENOUX ET FACHIN

Le trafic de ces gares, jusqu'à la fin de l'année, peut être, sans exagération, évalué à

pour Arleuf 2 200 T
pour Fâchin 6 450 T
pour Vermenoux 550 T
9 200 T

Le nombre de wagons demandés et restant à fournir à ce jour est de

177 pour Arleuf,
201 pour Fâchin,
15 pour Vermenoux,
soit 393 wagons.

Les trains 302 et 6 ne peuvent enlever ce tonnage, qui est destiné pour Paris et Lyon, et dont l'itinéraire le plus court est Château-Chinon. Les mécaniciens se déclarent impuissants, en raison du mauvais état de la voie et de la mauvaise qualité du combustible, à remorquer plus de deux wagons chargés à 10 T par train. En tenant compte des fournitures de matériel vide pour bestiaux et pour marchandises de détail ou sujettes à la mouille, ou des marchandises à destination de Château-Chinon ville, on peut estimer que cinq trains sont nécessaires par semaine pour remorquer ce matériel, soit 20 par mois, reste 40 trains utiles chargés à 20 T = 800 T. Il a été remorqué dans le courant de juillet, au départ de ces gares, 795 T.

Pendant les mois d'août, septembre et octobre, on pourrait obtenir un tonnage à 2 500 T environ ; les mois de novembre et décembre seront... (illisible). Les expéditeurs de ces gares se plaignent qu'un plus grand nombre de wagons vides est mis à disposition des gares de Corcelles, Anost, la Petite-Verrière, et qu'ils n'obtiennent pas aussi bien satisfaction dans leurs demandes que leurs collègues chargeurs dans ces gares. La raison est simple, car si je mettais la majeure partie du matériel vide à disposition de ces gares de la Nièvre, nous verrions les wagons chargés stationner plusieurs jours dans les gares, avant qu'il soit possible de les acheminer et le transit d'Autun se trouverait de ce fait fort réduit.

En raison du profil de la ligne, il est plus facile et moins coûteux de tractionner 50 T au départ de Corcelles que 20 T sur Château-Chinon. Cette manière de procéder n'est pas désavantageuse et nous permet de réaliser de meilleures recettes, de moins immobiliser le matériel, en un mot d'obtenir un meilleur rendement. Par suite de ce qui précède, la mise en marche de trains spéciaux jusqu'à Anost devient inutile, en ce moment, les trains 301 et 1 étant suffisants pour enlever tout le tonnage destiné sur Autun. Si je me suis mal expliqué à ce sujet dans ma lettre précédente, vous m'avez sans aucun doute compris, car vous n'ignorez rien de la situation, en raison des nombreuses réclamations dont nous sommes assaillis et qui toutes intéressent les gares d'Arleuf, Fâchin et Vermenoux.

La proposition qui vous a été faite avait pour but, d'accord avec les expéditeurs, la compagnie PLM à Château-Chinon, de faire trois fois par semaine un train spécial devant remorquer 30 T, ou peut-être 40 T, à chaque train, de faire le trajet entre Fâchin et Château-Chinon PLM, un chargement à Arleuf, deux et trois à Fâchin. On pourrait ensuite obtenir une moyenne de 100 T transportées par jour et prendre toutes dispositions utiles pour le chargement des trains réguliers.

Le transbordement se fait d'une façon régulière en ce moment, la compagnie PLM nous mettant à disposition des 15 et 20 T. Il y avait donc lieu d'espérer que cette compagnie ferait un effort pour nous donner satisfaction. Si cette proposition paraît impossible à réaliser, par suite du combustible, et que d'un autre côté la commission de réseau n'y apporte son adhésion, je ne vois pas pour ma part d'autre moyen pratique de sortir de cette situation.

SL 14.8.17

Rapports commerciaux mensuels

A) LES RAPPORTS COMMERCIAUX MENSUELS, notamment celui d'avril, ont indiqué les causes de perte de trafic et les suggestions du chef de gare principal pour l'abaissement, à titre temporaire s'il y a lieu, des tarifs PV en vigueur ou par voie de détaxe, pour les transports de bois de chauffage par 10 T ou payant pour ce poids.

B) RECHERCHES DE TRAFIC

Les recherches de trafic ont été inopérantes, car les réponses des commerçants ont été chaque fois les mêmes, à savoir que le camion-auto fait des prix plus avantageux que le chemin de fer, avec plus de régularité et de capacité dans l'acheminement (transbordement dans les transits). Les transports de bois en grumes, en pourparlers avec M. S... de Château-Chinon PLM, sur Autun, sont fort menacés de nous échapper, car le camion-auto demande plus cher pour le transport proprement dit, mais fait disparaître les frais d'amenée en gare et ceux de la reprise sur wagon à la scierie. En résumé, le prix de revient est moins élevé par le camion-auto.

C) CAUSES AYANT DÉTERMINÉ L'ABAISSEMENT DU TRAFIC

Il est incontestable que nous subissons une crise dans les affaires et que les bois de chauffage étant peu demandés en ce moment, notre trafic se trouve de ce fait très ralenti. En outre, divers expéditeurs n'ayant pas reçu en période de trafic intense tout le matériel qu'ils désiraient de suite pour leurs expéditions, n'ont pas hésité à faire l'achat d'un ou deux camions. Je le répète aussi, nos tarifs actuels sont trop élevés.

D) TRANSPORTS AUTOMOBILES, PRIX ET CONDITIONS

En recherchant très attentivement quel est l'avantage résultant de l'emploi du camion-auto sur le chemin de fer à voie étroite, on s'aperçoit qu'il est tout en faveur du premier. En effet, s'il s'agit du local, la manutention ne se fait que deux fois au plus. S'agit-il du bois en grumes ? la concurrence est dérisoire. En effet, les grumes sont tirées par des chevaux ou des boeufs au bord d'une route ou d'un chemin d'accès facile. Elles sont coupées sur place. Le camionneur, muni de cabestans, treuils, câbles d'acier ou autres moyens de chargement, effectue l'arrimage au moyen d'un seul aide sur le camion et sa remorque, jusqu'à 12 à 13 T de grumes de différentes longueurs. Le déchargement se fait dans la scierie même, sans autres frais.

Il en est de même du bois de chauffage pour la ville d'Autun. Ces bois sont pris à proximité de la forêt et rendus dans la cour même du client. Les prix de transport par camion sont très variables, ils sont du reste en tous temps et lieux traités à forfait. La concurrence se fait ici également, surtout pendant une période calme de trafic, et tel transporteur, qui s'est assuré en contre-voiture des transports de briques, tuiles, vins, chaux et même des voyageurs, peut demander un prix inférieur à son voisin.

Sur un parcours d'Anost... d'Autun de 28 à 40 km, le prix normalement traité est de 15 F la tonne. Il est quelquefois demandé 18 F pour bois de petite grosseur, chargement et déchargement sur wagon PLM à Autun. Le tonnage par convoi, remorque comprise, atteint en bois de chauffage de 1m ou 1,14 m de longueur, 12 T, mais par tous temps 10 T. Les camionneurs sont souvent payés de leur consommation d'essence par des contre-voitures de matériaux divers qu'ils livrent à pied d'œuvre dans bien des cas.

E) COMMERCIANTS EN BOIS POSSÉDANT DES CAMIONS

Les exploitants de coupes possédant des camions sont assez nombreux, mais la plupart traitent encore à forfait, avec des entrepreneurs, car ils obtiennent par ce moyen plus de rapidité dans leurs livraisons.

F) ENTREPRENEURS DE TRANSPORTS PAR CAMION-AUTO

On compte au moins 10 entrepreneurs à Autun,
3 à Anost,
1 à la Selle,
1 à Arleuf,
6 à Château-Chinon.

G) RÉSUMÉ D'ENTRETIENS AVEC DES EXPLOITANTS DE COUPES

Il résulte de divers entretiens eus avec le plus important marchand de bois de la région, M. Gey à Bussy, notamment, que pour lutter avec quelques avantages contre le camion pour les transports de chauffage, sur Autun local et transit, il conviendrait que nos tarifs fussent abaissés de façon notable pour que 20 T transportées de la forêt de Joux ou des Roux à 30 km d'Autun, puissent être rendues sur cette gare SL à 250 F et sur le transit à 280 ou 290 F. Actuellement, le camion transporte pour Autun de ces localités, à raison de 300 à 430 F les 20 T. Nous pensons que le transport par camion pourrait être fait à raison de 7 à 8 F la tonne de la forêt à Anost-Vaumignon, ce qui laisserait une somme de 150 F au camionneur avec une très importante consommation d'essence en moins et surtout une usure de bandage très appréciable, puisque le même camion éviterait le parcours de 80 km de mauvaises routes.

Pour la gare de la Selle, qui dessert les localités de la Selle et de Roussillon la perte de trafic s'est fait moins sentir qu'à Anost. Les forêts de l'Etat sur Saint-Prix et Folin, qui couvrent plusieurs milliers d'hectares de bois de toutes essences, n'avaient autrefois comme débouché que cette gare, qui assurait un très fort trafic. Peu de bois d'exploitation importante y sont chargés maintenant. Le transport est dirigé par Autun PLM directement.

H) PRIX D'UNE TONNE DE BOIS DE CHAUFFAGE, AU DÉPART DE CHÂTEAU-CHINON ET AUTUN, COMPARÉ SUR 4 TRANSITS POUR LA SUISSE, ET SUR L'ITALIE, MODANE

	Château-Chinon	Autun	différence
Genève	44.45	36.75	7.70
Vallorbe	44.65	35.70	8.95
Pontarlier	47.05	36.60	11.05
Petit-Croix	49	44.75	4.25
Modane	51.35	51.20	0.15

Transport de bois de sciage de moins de 5,50 m, scierie Girard à Château-Chinon, par wagon de 10 T

	sur Château- Chinon	sur Autun	d'Autun PLM transit	sur Château- Chinon ville
de Mores du Jura	61.60	46.45	14.10	60.55
de Salins	57.15	39.70	14.10	53.80

Il y a donc avantage, dans les deux cas. Je ferai donc une démarche auprès de cet industriel qui ne manquera, je pense, de nous donner des transports.



1) TRANSPORTS EN PROVENANCE DE LA CARRIÈRE DES CORVÉES PK 5,380
Coût du transport d'un wagon de 10 T de cette carrière sur
Paris-Bercy, droit d'embranchement compris...

J) RELATIONS COMMERCIALES

Avantage réciproque. Commerçants avec lesquels la régie
fait d'importants achats, sans réciprocité de transports accor-
dés.

Il est d'usage constant, dans le commerce et l'industrie,
que des besoins de matières nécessaires à ces industries soient
l'objet d'échanges de produits manufacturés, sous une forme ou
une autre. Je me permets de vous exposer que la régie a eu depuis
quelques temps à solder, chez divers fournisseurs de la région
d'Autun et d'Autun même, de très grosses factures sans que ceux-
ci aient pensé à nous réserver un seul transport, sous le pré-
texte que nos tarifs sont élevés. Il ne viendra à l'idée de per-
sonne de supposer qu'ils ne cèdent ce dont nous avons besoin à
perte, leur désintéressement n'allant pas jusque-là.

Sans vouloir en aucun cas m'immiscer dans les achats divers
qui sont opérés pour les besoins des services intéressés, je
n'avais qu'aiguillé votre pensée de ce côté, me réservant de
vous entretenir plus longuement de cette...

SL 3.5.25

tonnages



De novembre 1909 à février 1910 et de juin à
octobre 1910 :

	Nov. 1909	Déc. 1909	Jan. 1910	Fév. 1910	Juin 1910	Juillet 1910	Sept. 1910	Oct. 1910	Nov. 1910	Déc. 1910
Céréales										
farines	115	96	59	68	78	72	35	27	42	80
Vins										
liqueurs	98	105	86	60	144	171	136	43	144	65
épicerie	52	58	61	29	31	46	62	91	40	49
métaux	28	12	48	33	35	9	9	10	33	17
pierrres	8	22	7		19	12	16		11	
tuiles										
briques	45		13		82	81	97	98	87	74
chaux...	22	14	4		51	138	40	126	94	19
sable	20				30	19		32	3	
bois de										
chauf.	350	231	232	191	1101	1163	884	975	891	580
bois de										
charp.	201	78	121	70	290	425	240	416	461	254
engrais	35		10		13		40	81	43	3
combust.	8	93	6	16		11	29	28	72	3
embal.										
vides	22	17	21	14	20	28	27	28	20	19
pommes										
terre	23									
divers	25	27	20	8	25	19	24	19	47	15
animaux										
boeufs										
chevaux	94	66	36	19	101	18	150	221	63	28
veaux										
porcs	736	349	617	269	282	345	564	635	476	925
moutons										
chèvres	49	40				108	399	214	60	20

SL

Pour les trois mois manquant précédemment, les
tonnages de mars, avril et mai 1913 :

	mars 1913	avril 1913	mai 1913
grains	38	46	47
farines	31	37	43
vins/liqueurs	120	64	127
épicerie/denrées	49	52	43
fers/fontes/métaux	35	19	14
verrerie/poterie	8	5	5
pierrres/briques	107	80	101
sable/chaux	154	160	159
bois en grumes	154	315	515
engrais chimiques	80	8	74
étais	117	22	148
bois de chauffage	320	469	666
pommes de terre	109	199	185
emballages vides	17	15	16
combustibles	15	20	22
divers	13	6	6
boeufs/vaches	157	278	635
veaux/porcs	890	676	189

SL

De juin 1916 à février 1917 :

	1916 Juin	1916 Juillet	1916 Août	1916 Sept.	1916 Oct.	1916 Nov.	1916 Déc.	1917 Jan.	1917 Fév.
céréales/farines	43	75	64	60	96	198	233	124	
vins/liqueurs	22	57	34	30	82	132	114	99	75
épicerie	14	10	15	9	18	8	14		
fers/fontes	22		1	4		1	3		
pierrres industrie	125	105	98	121	106	120	118	90	80
tuiles/briques	18	15	14	17	8	5			
chaux/ciment	41	5	34	2	6	10	6		
bois de chauffage	1202	1593	1200	992	651	416	290	444	586
bois en grumes	648	432	593	504	592	278	345	271	369
combustibles	32	57	45	77	11	18	18		
engrais chimiques		15		13					
emballages vides	3	10	21	10	15	16	19		
divers	101	69	37	70	116	235	403	244	360
boeufs	66	65	43	98	57	57	103		
veaux/porcs	382	576	490	546	557	384	435		
moutons/chèvres	18	19	193	25	125	270	50	?	?

SL

D'octobre 1922 à juillet 1923 :

	Oct. 1922	Nov. 1922	Déc. 1922	Jan. 1923	Fév. 1923	Mars 1923	Avr. 1923	Mai 1923	Juin 1923	Juillet 1923
bois chauffage	655	762	750	485	476	451	811	1019	907	456
étais/bois mine	67	120	238	97	100	81	89	81	143	120
grumes...	56	32	32		7		6			16
grains	80	202	113	2	25	49	121	108	37	47
spath-fluor	30	56	40	30		25	27	20	74	50
vins	44	15	92	65	66	65	55	18	53	84
p. terre	122	57		46	95	42	19	37	12	4
engrais		32						12		
divers	67	140	70	73	119	358	99	64	79	59
boeufs	?	?	151	151	159	102	85	283	54	107
veaux/porcs			100	100	84	65	125	116	55	72
									870	
									(ca.)	

SL

Comparaison entre avril 1929 et avril 1930 :

Renseignements Commerciaux		Dépenses d'inform.	
Mois d'Avril 1930		Mois d'Avril 1929	
Désignation du matériel	Avril 1930	Avril 1929	Dépendance
Caisse pour	1331	1331	2000
Grains	41306	41306	39133
Grains		1240	1240
Vins de liqueurs	40877	98382	93585
Epicerie	10093	10093	51
Fers fonte métal	6349	8174	1225
Matières premières			
Objets manufacturés	41414	3304	2110
Matières premières	9770	32810	64210
Objets manufacturés	48530	48530	1190
Bois en grumes, charbon	457375	301473	201132
Engrais			
Engrais chimique chim.	3350	39644	36294
Combustibles minéraux	1100	1341	241
Acides et produits chimiques	26336	9591	16735
Emballages vides	42096	39228	7232
Bois de chauffage	153660	511450	267700
Grains	41628	41628	26280
Engrais chimique	28104	12114	41130
Divers	5063	12330	6732
Voitures			
Cherries mult. ans.	3	11	3
Baies vaches	428	87	41
Vaches	422	63	53
Moutons - chèvres	95	4	94
	348	167	261

SL

En 1932-1933, seuls demeurent les rapports mensuels. Les voici de mai 1932 à janvier 1933 (il manque septembre (rapport illisible) et novembre (rapport absent) :

Rapports commerciaux

MAI

Le trafic sur l'ensemble des marchandises a sensiblement diminué par rapport au mois correspondant de 1931, sauf pour les spath-fluor qui ont donné 50 T en plus, et les chaux et ciments pour construction qui ont donné 22 T en plus, la diminution provient que beaucoup de marchandises sont acheminées par particuliers.

Prévisions : les bois de chauffage continueront à donner un certain trafic en provenance principalement d'Arleuf, qui s'expédient en majeure partie pour la Suisse. Les spath-fluor semblent vouloir s'accroître. La carrière des Corvées : M. Peyroux a une commande de 50 wagons pavés à expédier pour le mois de juin à destination d'Arthenay (Loiret) par Château-Chinon transit. Nous avons encore quelques couplages en gare de Fâchin.

JUIN

Le trafic sur l'ensemble des marchandises s'est amélioré pendant ce mois. Cette augmentation se justifie par le transport de pierres brutes à destination d'Anost-Vaumignon et de pavés en provenance de la carrière des Corvées, qui ont donné un tonnage de 383 T, + 242 T au mois correspondant de 1931, et les spath-fluor, augmentation de 128 T sur juin 1931. Les bois de chauffage ont donné un certain trafic, par contre les écorces en branches ont marqué un recul assez important à cause de vente difficile de cette marchandise.

Prévisions : les spath-fluor semblent vouloir continuer à donner un tonnage assez important. Pour les pavés, M. Peyroux est en marche pour une nouvelle commande qui donnerait un certain trafic sur cette marchandise. Les bois de chauffage paraissent se ralentir.

JUILLET

Le trafic a sensiblement diminué. Cette diminution provient principalement sur les bois de chauffage pour l'exportation, par suite des droits de sortie trop élevés et aucun marché n'a pu avoir lieu. Les étais et bois de mine sont par contre en légère augmentation. Les transports de pierres brutes et pavés en provenance de la carrière des Corvées ont donné un tonnage appréciable en augmentation de 107 T. Pour les castines, plusieurs ont eu lieu, ce qui a permis à nous donner un tonnage assez important.

Prévisions : pour les castines et spath-fluor, il y a lieu d'espérer d'avoir toujours un tonnage pouvant correspondre au transport de ce mois écoulé. M. Peyroux est toujours en marche pour une commande de pavés, sans préciser à quelles dates pourraient avoir lieu ces transports. Quelques wagons pour pierres brutes sont demandés et sont en cours de transport pour Château-Chinon et Anost.

AOÛT

Transport de castines 541 T contre 505 T en 1931. Les pierres brutes ont donné un tonnage supérieur de 67 T. La crise qui sévit sur les bois de chauffage continue toujours, ainsi que sur les étais qui ne sont acceptés par les mines qu'en nombre très limité.

OCTOBRE

Trafic très faible, notamment sur les castines dont le trafic a été nul dans la première quinzaine de ce mois : 152 T contre 423 T en 1931. Les bois de chauffage 225 T contre 567 T et les étais 100 T au lieu de 197 T. Les transports de la carrière ont donné à peu près un trafic normal en pierres et pavés pour les localités d'Anost et de Corcelles. Les bois de chauffage ne s'écoulent que très lentement. Les transports de bestiaux ont été presque nuls, aucune expédition ne pouvant se faire en raison de la fièvre aphteuse ayant agi dans cette région.

Les transports ayant repris sur les castines en provenance de l'embranchement 13 et de la gare de la Selle (les expéditions de cette gare sont parties par M. de Champeaux et semblent vouloir donner un certain trafic). Ces transports s'acheminent de façon régulière et le transbordement s'effectue dans de bonnes conditions et dans les délais voulus. Les wagons demandés à la Cie PLM nous sont donnés régulièrement, aucun transport de cette marchandise ne se fait en gare d'Autun par camion.

DÉCEMBRE

Augmentation de trafic motivée principalement par les transports de bois qui accusent un tonnage de 250 T contre 73 T en 1931. Les transports de castines ont donné à quelques tonnes près le même rendement qu'en 1931 : 418 T en 1932 contre 436 T en 1931. Étais 183 T. Les tonnages de bois et d'étais les plus importants proviennent de la Selle et d'Anost. Les spath-fluor s'acheminent régulièrement, les chargements des wagons ayant été réduits facilitent pour beaucoup ce transport.

JANVIER 1933

Les affaires sur les bois sont très difficiles, l'exportation qui donnait avec la Suisse ou l'Italie un certain tonnage est complètement nulle pour le moment. Les étais sont en augmentation. La carrière de M. Peyroux a donné 80 T de pierres brutes à destination d'Arleuf. Les spath-fluor, principal transport, ont donné un tonnage de 411 T contre 481 T, cette diminution est motivée par le mauvais temps empêchant certains jours tous travaux.

SL

Répartition Wagons



S'il y eut de nombreuses et longues périodes pendant lesquelles les demandes de wagons ne pouvaient être satisfaites par suite d'un trafic trop important dans certaines matières pondérables,

Matériel vide

A la demande du service de la voie, le chargement sur wagon des traverses en dépôt à Tavernay-la Comaille commencera la semaine prochaine et je prévois qu'il faudra 30 à 32 wagons pour l'enlèvement des 8 000 traverses. Les trains réguliers, en raison du trafic, ne pourraient enlever ce tonnage. Veuillez, je vous prie, m'autoriser à faire des trains supplémentaires, tant pour les dispenses sur la ligne que pour les transports à Autun. Du fait de l'occupation d'une partie du matériel pour ces transports, les expéditions de bois de chauffage seront quelque peu retardées, car on utilisera en majeure partie des wagons S, les R ou M étant occupés pour les longs bois et les écorces.

La situation ne s'est pas améliorée. Elle est cependant plus facile depuis quelques jours sur les points de transit, mais les demandes affluent de plus en plus. A cette date, 12 wagons S sont demandés à Vermeux, 10 restent à fournir à Fâchin, 71 sont attendus à Arleuf, 18 à Corcelles, 24 seraient nécessaires à Anost, 5 suffiraient à la Petite-Verrière, 13 seraient chargés à la Selle, soit 252 wagons demandés, uniquement pour les bois de chauffage, étais et traverses PLM. Les demandes pour bois en grumes, écorces et marchandises diverses ne figurent pas dans ce nombre. Je vous donne un aperçu de la situation et des difficultés qui en résultent. Par suite de l'importance extraordinaire du trafic cette année, le matériel dont est armée la ligne n'est pas suffisant pour répondre aux besoins du commerce et peut nous donner des réclamations des expéditeurs.

SL 17.6.16

il y en eut d'autres où le trafic était plus calme, surtout à la fin et après la guerre de 14-18 :

Répartition du matériel

Par suite du ralentissement des affaires, le trafic va se trouver sensiblement moins actif que pendant les mois écoulés. Les expéditeurs n'auront plus à attendre aussi longtemps pour obtenir satisfaction. A partir de cette date, chaque gare répartira elle-même ses wagons au mieux des demandes qui lui seraient faites. Les gares n'en continueront pas moins à adresser à la gare principale les bons de demande et renseigneront celle-ci des fournitures faites dans le journal à tel ou tel client. Pour les gares d'Arleuf, Fâchin-le Châtelet, Château-Chinon ville, constamment isolées par les communications téléphoniques, elles fourniront un rapport journalier du matériel à leur gare, vide ou chargé, qui devra parvenir chaque jour avec les écritures journalières.

SL 1.2.21

Début août 1928, où les demandeurs de wagons étaient nombreux,

4 à la Selle	2 à la Petite-Verrière
4 à Anost	4 à la carrière des Corvées/semaine
2 à Fragny	3 à Fâchin
3 à Arleuf	1 à Château-Chinon

ce qui représentait 41 wagons par semaine + 15 par jour, le chef de gare principal avait demandé à la direction 10 wagons S d'autres lignes pour le chargement des bois. Début du mois suivant, il pouvait écrire :

Nombre de wagons PLM introduits vides ou chargés, sur les voies d'échange, en 1913, année de trafic assez important : 804, soit une moyenne de 77 par mois, alors que cette moyenne pour les onze premiers mois écoulés de 1928 est de 115, et de juin à novembre inclus, cette moyenne s'élève à 129. Il rentre à Autun sur cette voie d'échange 140 à 150 wagons PLM et davantage de wagons SL.

SL 9.28

Le trafic était donc loin d'être décadent, le apport d'octobre est éloquent :

Les prévisions de trafic en octobre ont été supérieures à ce qu'on en attendait, puisque ce tonnage n'a jamais été atteint. Son importance résulte d'une forte augmentation sur la période correspondante portant sur les bois de chauffage 147 T, spath-fluor 140 T, pavés des Corvées 194 T, engrais chimiques 41 T et céréales 31 T. Enfin, toutes autres marchandises, pommes de terre exceptées, sont toutes en augmentation sur 1927.

Si le tonnage a été supérieur de 566 T à celui d'octobre 1927, il y a lieu de constater aussi une augmentation sensible des recettes brutes en faveur de 1928, d'une somme de 5 630 F environ. Les majorations à partir du 1.7 ont également une petite influence sur l'augmentation des recettes. Malgré toute l'activité déployée, il n'est pas douteux qu'il nous échappe encore quelques transports par suite des wagons de traction insuffisante occasionnée par le profil de la ligne et par la rotation trop ... de matériel sur le transit d'Autun. En ce moment, tous types de wagons ne chôment pas : plats pour pavés, spath-fluor... ainsi que les couverts pour bestiaux, grains...

Prévisions : Les demandes de matériel étant toujours supérieures aux disponibilités, on peut donc prévoir sans hésiter une activité non moins grande sur novembre, sauf cependant si l'hiver faisait son apparition un peu tôt. Les transports de pavés seront presque nuls, par contre les spath-fluor seront sans doute supérieurs aux transports de cette marchandise sur octobre.

SL 11.28

Avaries



Toute marchandise sujette par sa nature à se détériorer rapidement et qui est refusée par le destinataire ou non retirée en temps, est vendue d'office par les soins du chef de gare principal, prévenu par la voie la plus rapide.

Exemple de vente de marchandises avariées :

PROCÈS-VERBAL DE VENTE

L'an 1933, le 14 janvier, à 8 h du matin, par devant nous, M. Roy, maire d'Anost, a comparu Mme Lorieux, garde-station, laquelle nous a déclaré que le 14.1.33 il est arrivé à la gare de Vaumignon les marchandises ci-après : "1 caisse marquée 35 kg", ayant fait l'objet de l'expédition grande vitesse n° 93493 du 11.1.33, que cette marchandise a été refusée par le destinataire pour le motif ci-après : "retard", que cette marchandise étant sujette à prendre détérioration, il importait d'en effectuer la vente à l'amiable au profit de qui de droit.

C'est pourquoi nous avons procédé à l'ouverture de la caisse et il a été reconnu qu'elle contenait 200 harengs dont nous avons effectué la vente immédiatement, après avis préalable donné au public. M. Billon s'est rendu acquéreur de cette marchandise, moyennant paiement de la somme de 35 F.

SL 14.1.33

Catégories



Les plus forts tonnages sont représentés par les bois (de chauffage surtout, de grumes, d'étais, traverses, d'écorces), et à partir de la guerre par les pierres ; secondairement par foin - paille, vins en fûts et liqueurs, épicerie, matériaux de construction, engrais, grains et farines, pommes de terre, sans oublier le bétail, gros et petit.

Les bois de chauffage s'expédiaient toute l'année, mais l'hiver et le printemps surtout (quand les conditions météorologiques n'avaient pas été favorables en hiver) voyaient les tonnages les plus importants ; les écorces complétaient au printemps ; les travaux agricoles d'été limitaient le trafic ; les céréales et pommes de terre prenaient le relais à l'automne.

Nous détaillerons, ci-après, le trafic des marchandises les plus caractéristiques de la région raversée, à savoir le bois de chauffage, les écorces, le bétail, les pommes de terre, les pierres.

Toute surabondance, toute insuffisance, toute mévente, avaient des répercussions immédiates sur le trafic de la ligne, les conditions météorologiques également :

Les neiges sur les hauteurs ont nui à l'acheminement des marchandises.

SL 1.23

Trafic très inférieur dû aux pluies qui ont contrarié les expéditions.

SL 2.23

Un petit détail : M. Lacolle d'Anost avait demandé un wagon pour chargement de râteliers et râteliers, en mai 1918, demande non acceptée par suite d'instructions toutes récentes de la commission de réseau. Le 30.9.20, on relève un transport en GV de 80 kg de râteliers à foin d'Anost au Creusot.

pommes de terre

La mauvaise récolte de 1910 occasionna la vente des porcs plus tôt que prévue. En mai 1918, un cultivateur de Roussillon pouvait expédier 20 T de pommes de terre :

Parmi les produits agricoles et alimentaires, en provenance des régions desservies par la ligne du Tacot, la pomme de terre est un des produits dont l'exportation est la plus importante. Bon an, mal an, j'estime qu'il se récolte une moyenne de 100 à 1 500 T et les communes les plus productrices sont Roussillon, Cussy et Anost. Depuis que les prix ont augmenté, la production a été plus élevée aussi, et l'élevage du porc a été en partie abandonné parce que la vente directe devenait un produit plus rémunérateur. Depuis 3-4 ans, le trafic sur cette marchandise a diminué sur les années précédentes.

SL 7.12.18

La mévente de la pomme de terre nous fait perdre 500 à 600 T par rapport aux années précédentes.

SL 3.23

bétail

Le bétail était expédié par wagon ou à la tête, en fonction de la quantité. Un wagon J pouvait contenir 6 bovins ou 4 vaches avec leur veau respectif (960,95 F en 1925).

TARIFS

3 wagons bestiaux, menés à la foire d'Anost, le 1.12.09, avaient rapporté 26,85 F. En 1917, le transport d'un porc à la tête revenait à 1,95 F d'Autun à la Petite-Verrière. Peu après la guerre, la manutention était comptée

- 2 F par tête pour chevaux, boeufs, vaches, mulets
- 0,80 F pour veaux et porcs
- 0,40 F pour moutons et chèvres

sauf si les expéditeurs ou destinataires s'en occupaient. En 1923, l'expédition d'un certain nombre d'animaux pris à la tête, était plus onéreuse qu'avec le tarif spécial PV par wagon complet : taxe pour 38 km : 80 F. Toujours en 1923, d'Arleuf à Château-Chinon transit,

- taxe de 2 vaches à la tête 8 F x 2...	16
- manutention de la compagnie 3,5 x 2...	7
	23
impôt.....	0,80
	23,80

Edit. P. G.



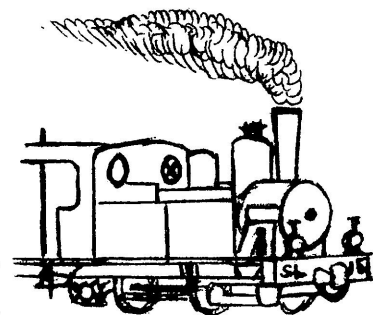
5. CORCELLES — Vue sur l'Hôtel de la Gare

Athez - Corcelles,
terminus de la pre-
mière ligne, se de-
vait de posséder son
hôtel. Il est habité
aujourd'hui.



Le Morvan pittoresque

COURCELLES (S.-et-L.) — La Gare et l'Hôtel



vers la

Nièvre...

+



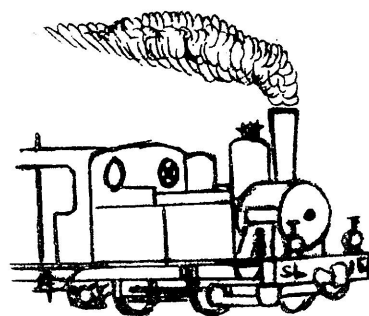
Sur quelques tronçons, en dehors des routes qu'elle longeait, la voie a gardé la netteté de son tracé. De bons chemins l'ont remplacée sur les communes d'Anost, d'Arleuf et de Château - Chinon, mais c'est entre Cornelles et les Malpenes, hameau proche de celui des Pasquelins, qu'elle a conservé son caractère le plus sauvage tout en étant très accessible.

Un sentier de randonnée pedestre pourrait l'emprunter entre les écoles d'Athez et des Brenots servant de gîtes d'étape !

+



+



A cet endroit, la barrière rocheuse qui se trouvait sur leur chemin ne fit pas peur aux architectes du temps, qui préférèrent la couper en son milieu pour y faire passer la voie du Tacot. Le défilé est large d'environ 2,50 m, laissant ainsi juste la place nécessaire.

Le bétail

Les grands marchés de bétail se tiennent à l'intérieur du Morvan, en octobre après le travail des champs, à Château-Chinon, à Anost, à Arleuf, surtout à Autun. Il n'est pas rare de rencontrer sur ces foires jusqu'à 800 têtes de bétail provenant du seul Morvan.

La Saint-Ladre d'Autun, qui commence le 1^{er} septembre et se prolonge pendant un mois, a toujours eu bonne réputation chez tous les agriculteurs de France. Les archives d'Autun nous ont conservé les mercuriales depuis 1786. Les prix sont d'abord restés stationnaires autour de 350 F la paire de boeufs, jusqu'à l'ouverture du réseau routier. Vers 1865, ils atteignaient 1 000 F. Le développement des voies ferrées, la substitution de la race charolaise à la race morvandelle, et surtout la demande plus pressante que jamais des sucriers du Nord, ont porté la valeur actuelle des bêtes à cornes à 1 500 F la paire, soit quatre fois et demie environ ce qu'elle était à la veille de la Révolution.

Capitaine J. LEVAINVILLE

"Le MORVAN" étude de géographie humaine (1909)



Saint-Léger-sous-Beuvray, Autun, Epinac et une partie du canton de Mesvres. Cet arrêté fut suivi par celui pris par la Nièvre le 16 juillet :

La circulation et la vente des animaux de races diverses sont réglementées ainsi :

- animaux provenant de la zone déclarée infectée : les gares de notre ligne, sauf celles situées dans la Nièvre, se trouvent donc placées dans le territoire déclaré infecté et ne pourront autoriser le transport que des animaux de boucherie qui devront être marqués au feu et accompagnés d'un laissez-passer délivré par le vétérinaire sanitaire chargé de la surveillance ;

- animaux provenant des localités non comprises dans un périmètre déclaré infecté : les animaux pourront être vendus pour toute destination, mais devront être accompagnés d'un laissez-passer délivré par le service départemental et le destinataire devra remplir les formalités prévues.

SL 7.18

Mais, en général, le trafic était très irrégulier :

Augmentation du trafic des porcs, par la non-production de pommes de terre, ce qui occasionne la vente de ces animaux.

SL 10.10

et il était quelquefois utilisé plus de wagons qu'il ne fallait :

Ce jour, j'ai constaté qu'il a été adjoint au train 301, six wagons bestiaux de différentes gares. Ces 6 wagons n'ont transporté que 30 têtes : 13 vaches et le reste en veaux ou porcs :

- la gare d'Athéz-Corcelles a demandé 1 wagon pour 2 porcs,
- celle de Fâchin 2 wagons pour 8 vaches, 1 veau,
- celle d'Arleuf 2 wagons pour 12 veaux, 3 vaches,
- la Petite-Verrière 1 wagon pour 2 vaches, 1 veau et 1 porc.

Les choses ne peuvent plus se passer ainsi. Pour la première gare, il aurait fallu accepter les porcs dans une cage chacun. Pour la deuxième, un seul wagon pouvait suffire, de même pour la troisième. Les gares ne se rendent pas compte des frais qu'occasionne la traction des wagons, même vides. Dorénavant, lorsqu'un expéditeur vous demandera un wagon pour un nombre de têtes, vous lui ferez faire une déclaration pour le nombre de têtes demandé. Le bon indiquera le nombre de têtes et la répartition se fera sur ces indications. Il reste bien entendu que, si au moment du chargement, il y a un nombre supérieur d'animaux, vous aurez à faire rectifier la déclaration et à taxer suivant ce nombre réel.

SL 19.12.20

Trafic bien en baisse après 1931 où le nombre de trains se réduisit :

Pour les foires d'Autun, un train, mis en marche les veilles, serait de nature à nous donner un certain trafic sur les bestiaux et nous permettrait de pourvoir mieux à la répartition des wagons, tant pour bestiaux que pour autres marchandises. Les foires d'Autun étant à jour variable, il s'en suit que certaines foires tombent le lendemain de nos trains réguliers et n'entraî-

TRAFIC

Il portait surtout sur les veaux et les porcs (jusqu'à + de 900 en novembre 1910), suivis par les boeufs et vaches. Les moutons et quelques chèvres se vendaient surtout à l'automne. Les chevaux, ânes... étaient très peu représentés.

En plus des chiffres fournis précédemment sur les tableaux de tonnages de marchandises transportées, qui sont très éloquentes avant et pendant la guerre, en voici quelques autres (ils ont bien diminué) :

	à la tête	au wagon
- décembre 1923	153	119
- janvier 1924	101	135
- février	64	131
- mars	77	33
- avril	80	45
- janvier 1925	122	139
- février	82	53
- mars	247	104
- avril	130	119
- mai	380	94
- juillet 1926	131	141
- septembre	119	150
- octobre	108	171

Si le trafic était très important en Saône-et-Loire, il était pratiquement nul en Nièvre. Des épidémies de fièvre aphteuse diminuèrent considérablement le trafic en octobre 1913 et aux printemps été 1918. En 1918, le préfet prit un arrêté le 6.7 interdisant les rassemblements des bestiaux (plus de foires) et instituant une réglementation pour la circulation dans les cantons de Lucenay-l'Evêque,



nent aucune mise en marche supplémentaire. Les foires de Moulins-Engilbert ne sembleraient pas donner un trafic assez important pour permettre la mise en marche d'un train, ayant déjà le lundi le train régulier avec voyageurs et le mercredi pour les marchandises.

SL 30.5.32

ANECDOTES

Quelques anecdotes, où les pauvres animaux étaient considérés comme des marchandises...

A M. Dussert, charcutier à Arleuf,

Je suis avisé, par la gare d'Arleuf, que vous refusez de prendre livraison d'une vache sur deux, qui vous étaient expédiées par M. Rebeillard (boucher à Château-Chinon). Il n'est pas dans l'usage de prendre livraison de moitié d'un transport attendu et de laisser l'autre moitié à la charge de la compagnie. Je viens vous prier de prendre livraison de cette vache à charge de la renvoyer d'où elle vient. Dans le cas contraire, cette bête sera mise en fourrière aux frais de qui de droit. Les frais de stationnement du wagon seront exigibles.

SL 26.10.10

Au train n° 5, trois veaux et une vache sont tombés en marche d'un wagon, un peu au-dessus de Corcelles, par suite de l'ouverture d'une porte en cours de route. Ce wagon, en provenance de Château-Chinon ville, à destination d'Anost, contenait 12 veaux et 4 vaches. Le chef de train m'avoue ne pas s'être rendu compte de la fermeture de ce wagon au départ de Château-Chinon ville, tandis que l'expéditeur affirme qu'il était fermé. Au passage à Corcelles, on ne s'est pas aperçu que cette porte était ouverte, et du côté de la gare. La vache a été recueillie de suite et les veaux aussi, après quelque course dans les champs. Ces derniers n'ont aucun mal, tandis que la vache a une corne cassée et prête à la reproduction dans un délai d'un mois ou deux.

Je me suis rendu à Corcelles, pour la constatation et, en présence d'une indemnité de 200 F réclamée par M. Fontaine d'Anost, expéditeur et destinataire, je me suis vu obligé de requérir un vétérinaire pour la constatation du dommage. Le vétérinaire n'a rien relevé d'anormal au point de vue blessure grave pouvant occasionner l'avortement ou d'autres complications à la dite vache. Pour le moment, il n'y a que la corne cassée et où s'échappe un peu de sang, qui donnerait quelque inquiétude. Le vétérinaire a fait le nécessaire pour éviter le tétanos...

... Ce wagon qui n'est pas encore muni des crochets de sécurité préconisés tout récemment, à système de loqueteaux réguliers, et à mon avis les jeunes bêtes se contrariaient auront atteint la petite poignée qui est à l'intérieur, dans une concavité, avec leurs petites cornes et c'est ce qui aura été la cause de l'ouverture du wagon. C'est sans doute l'effet d'un coup de pouce qui se sera produit, car il est assez difficile à concevoir qu'on ne ferme pas un wagon que l'on vient d'embarquer.

(vache hors de danger, le 7.1)

SL 3.1.11

Les nommés Labille et Breugnot, marchands de porcs à Cussy, ont expédié le 1.10.13 deux wagons de porcs, d'Autun sur Anost, dans le but de conduire ces animaux sur la foire d'Anost se trouvant ce même jour (2.10.13). En cours de route, la gendarmerie de la localité leur a dressé procès-verbal pour infraction à l'arrêté préfectoral déclarant la commune d'Anost contaminée par la fièvre aphteuse. Ayant été condamnés par le tribunal d'Autun, MM. Labille et Breugnot ont fait appel du jugement à Dijon et la cour a demandé un complément d'enquête.

Pour justifier leur bonne foi, quant à la suppression de la dite foire, ceux-ci ont demandé à la gare-station d'Anost de bien vouloir attester qu'aucun avis d'interdiction n'a été envoyé à cette gare par la mairie d'Anost ou le service des épidémies et que les affiches apposées, en pareil cas, sur les voies de communications, n'auraient pas été placées, ni qu'aucun avis préalable n'aurait été fait dans les journaux de la localité. Mme Deguin, garde-station d'Anost, n'a rien voulu signer et m'a demandé ce qu'il y avait lieu de faire. J'ai également fait des réserves sur cette demande, en priant ces commerçants, qui sont des clients, d'attendre votre réponse. L'affaire doit être jugée à nouveau le 21 janvier.

SL 14.1.14

et

Mon administration, ayant été consultée à cet égard, ne peut et n'a pas qualité pour donner satisfaction à votre désir. Des renseignements pris à la préfecture : l'arrêté d'interdiction de

cette foire a été notifié aux maires des communes intéressées et les communications nécessaires ont été faites à plusieurs journaux. En outre, il y a lieu de remarquer dans cette affaire que la loi n'oblige aucunement de signifier aux gares la suppression des foires, même dans leur localité, pas plus qu'elle ne fait obligation d'apposer des affiches dans les gares au sujet des épidémies. Quant à l'absence d'affiches sur le territoire de la dite commune, il vous est toujours facile d'en faire la preuve, car les gens de la localité pourraient peut-être en témoigner, s'il y a lieu.

SL 18.1.14

Un expéditeur est venu demander deux wagons pour le transport de 60 porcs de lait d'Autun à la Petite-Verrière. Le prix à la tête 1,95 F donnait un total de 117 F. Ce client a préféré amener ses bestiaux à pied que d'utiliser notre matériel.

SL 19.7.17

14.4.18 : 2 wagons de bestiaux J : 17 porcs, 5 veaux, 1 vache, 13 moutons ; expéditeur Marillier de la Petite-Verrière, destinataire à lui-même à Autun.

Le 15.4 celui-ci a bien retiré des wagons tous les animaux, mais n'a pris la livraison que de 2 veaux, en laissant les trois autres dans le wagon. L'enlèvement des animaux a eu lieu sur les voies d'échange, la marchandise étant destinée pour le Creusot. M. Marillier ne s'est nullement soucié de ses trois veaux et ne nous a pas avisés du non-retrait de ses bestiaux. Ce n'est que le lendemain, le 16.4, en procédant au nettoyage des wagons ayant servi au transport, que nous nous sommes aperçus de ceux-ci. Ces animaux ont été mis en fourrière le 16.4 et j'ai fait aviser l'expéditeur et lui ai confirmé par lettre le 17.4, en faisant toutes réserves pour le retard qu'il apporterait à s'occuper de sa marchandise. Jusqu'à ce moment, celui-ci ne s'est pas présenté. L'alimentation de ces bestiaux est assez difficile, car deux ne paraissent pas avoir eu d'autre nourriture que l'allaitement par la mère.

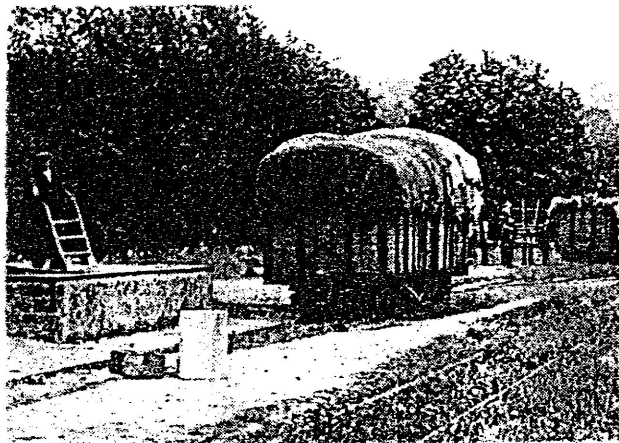
SL 18.4.18

J'apprends par le chef de train que vous avez, à votre gare, depuis le 22 courant, 1 wagon J3 chargé de 10 moutons et que ces animaux sont toujours dans le wagon.

SL 26.10.22

ÉCORCES

Elles étaient expédiées pour les tanneries de Château-Chinon, d'Autun, et en transit pour celles de Lyon, de Saulieu... Si elles n'étaient pas lourdes, elles étaient encombrantes de par leur volume et nécessitaient de la manutention. Les écorcheurs travaillant d'avril à mai, au moment de la montée de la sève, les transports se faisaient en mai et juin.



Les écorces à tan sont bien demandées et il s'expédie cette année le triple des années précédentes. Nous sommes impuissants à suivre les demandes de matériel qui parviennent des gares de Saône-et-Loire.

SL 5.27

Exploitation de l'écorce dans le Morvan

Il exista, jusqu'aux années qui ont immédiatement suivi la seconde guerre, 1950-55, une activité liée à la forêt du Morvan et du Nivernais : l'écorçage des chênes.

Cette activité avait pour but d'écorcer les chênes (grumes ou lances) pour en recueillir l'écorce. Celle-ci était broyée dans des moulins spéciaux, dits battoirs ou moulins à tan, qui réquisitionnaient cette écorce, sinon en poudre, du moins en charpie, ceci à l'aide de marteaux tapant en cadence dans une cuve en forme d'auge et soulevés par des comes fichées dans un arbre tournant à l'aide d'une roue à eau.

GI 25.5.87

Les auxiliaires au transbordement veulent être augmentés pour effectuer ce travail. Ils demandent 2,50 F/T au lieu de 1,75 F, travail peu rémunérateur, et de plus ils sont astreints de bâcher les wagons découverts. Avis favorable pour les écorces seulement.

SL 27

Veuillez inviter les expéditeurs d'écorces à charger de préférence 3 wagons SL de façon à pouvoir les transborder sur 2 PLM. Dans bien des cas, nous ne pouvons mettre 2 SL sur 1 PLM. Dans ces conditions, l'expéditeur paie pour 4 000 kg, ce qui est onéreux.

SL 20.6.27

Demande de la prompt installation de la seconde voie de transbordement projetée dans les abris PLM, car en ce moment le trafic transit est d'une particulière intensité, en raison des écorces à destination de Lyon et de Saulieu, de sorte que les autres wagons sont en attente.

SL 10

Maintenant que nous sommes en pleine saison pour l'acheminement des écorces, nous avons pour l'instant 65 wagons demandés à liquider sur le mois de juin. Il ne nous sera pas possible de satisfaire toutes ces demandes pour la raison que nous ne possédons que 8 bâches et 8 prolonges, cette marchandise craignant la mouille. Je ne vois pas la possibilité de satisfaire toutes ces demandes pour un si court laps de temps.

SL 6.30

bois

Les bois ont été de tous temps la richesse du massif morvandiau, et les communes traversées par le Tacot, sauf Autun et Tavernay, ont un fort pourcentage de leur superficie recouvert de forêts. Le chemin de fer prit le relais des rivières, telles que l'Yonne et ses affluents, et fut à son tour remplacé par le camion-auto après la première guerre mondiale.

Le bois s'expédiait sous forme principalement de bois de chauffage, sinon sous forme de grumes, d'étais, de traverses de chemin de fer, de poteaux télégraphiques. Un petit détail : 2 000 traverses PLM = 180 T.

QUELQUES TARIFS

Transport d'étais de mine

Chargement sur wagon de 8 T	- Fâchin-le Châtelet	2,30 F/T
sur Autun PLM	- Arleuf	1,90 F/T
	- Corcelles	1,45 F
	- Vaumignon	1,20 F
	- La Petite-Verrière	1,00 F
	- La Selle	0,70 F
+ frais de gare et frais de transbordement		0,55 F

SL 18.11.09

Tarif Château-Chinon/Autun PLM 50 kg

Bois en grumes	- wagon d'au moins 5 T	4,05 F/T
	- couplage de 10 T	4,05 F
	- couplage jusqu'à 60 T	3,55 F
Bois de chauffage ou en grumes	- wagon d'au moins 8 T	3,55 F

SL 8.1.10

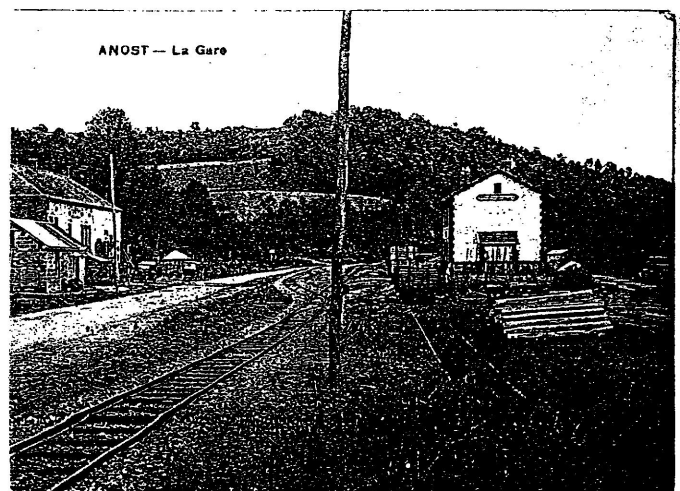
TRAFIC

Les gares de Fâchin, Arleuf, Corcelles et Vaumignon faisaient les plus forts tonnages. Elles expédiaient aussi des étais pour les mines de Blanzay, des traverses de chemin de fer (également de la gare de la Selle pour Roussillon), des poteaux télégraphiques, des bois de charbonnette pour Prémery en Nièvre, des bois à papier. Les bois de chauffage avaient de bons débouchés vers la Suisse, la Savoie et l'Italie. Il en fut livré au ministère de la guerre pendant la guerre. Les bois venaient aussi de Glux, de Moulins-Engilbert, de Larochemillay, de Luzy.

Il semble que le transport des bois de chauffage ait eu son apogée entre 1910 et 1920 : " le transport des bois augmente d'année en année". En plus des chiffres donnés précédemment, voici ceux de quelques mois de 1915 : les bois de chauffage, pour leur part, représentent environ 3/4 à 4/5 du tonnage total :

	mai	juin	juillet	août	sept. 2/3
bois de chauffage	2 021 T	1 810 T	1 713 T	1 775 T	1 007 T
bois en grumes et ouvrages	100 T	119 T	176 T	457 T	119 T
tonnage total	2 516 T	2 227 T	2 216 T	2 560 T	1 258 T

SL



... Le flottage a heureusement résolu la question du transport. Sans le flottage, l'exploitation des bois eût été impossible... Dans ces derniers temps, le flottage a baissé dans de très fortes proportions... Bien que les prix de transit par voie ferrée ne soient pas sensiblement plus forts que par le flot, de plus en plus, le Morvandiau emploie le chemin de fer pour le transport de son bois. Il y gagne en vitesse, il économise surtout les transbordements. C'est la vieille querelle des voies d'eau et des voies de fer qui recommence sous une autre forme... Le chemin de fer économique gagne de l'argent grâce au transport des bois... Le développement du réseau routier, des voies ferrées, a été une des raisons de l'abandon du flottage... Bientôt, le flottage ne sera plus utilisé pour le transport de la moulée.

Le bois de chauffage n'est plus le but unique de l'exploitation de la forêt morvandelle. Le bois de charpente reprend de l'intérêt... Les peuplements qui rapportent le plus sont ceux en chênes et en sapins... Cependant, le sapin du Morvan n'est pas un arbre de charpente proprement dit. Il se coupe mal en planches, c'est comme poteaux télégraphiques qu'il est utilisé de préférence. Il a d'abord fourni les étais de mine...

Capitaine J. LEVAINVILLE

"Le MORVAN, étude de géographie humaine" (1909)

Achat des bois Lebaudy - Lambert

5 acheteurs, par Fâchin, Arleuf, Anost, Corcelles.
+ 3 600 cordes de chauffage, + 8 200 étais, + 1 000 traverses.

Pour le moment, il n'y a aucun embranchement provisoire à construire. Les gares conviennent mieux pour tout le monde, l'année prochaine, c'est-à-dire en 1911, on en reparlera. Suivant les dires du régisseur, M. Lambert n'exploitera pas de bois. Je considère que l'exploitation des bois ci-dessus doublera le trafic normal ordinaire et dans de grandes proportions car à côté de cela il y a les petites coupes ordinaires des particuliers, comme il y en a déjà aux environs de la Selle et qui contiennent 50 à 60 cordes de chauffage. Les expéditeurs demandent déjà des emplacements dans les gares d'Anost et d'Arleuf, pour déposer en cas de manque de matériel, et un endroit spécial à Autun pour déchargement. A ce sujet, je demanderai déjà l'installation d'une voie provisoire, le long du mur de la cour PV avec croisement près de la bicoque d'entrée.

TONNAGE APPROXIMATIF DES BOIS À PROVENIR DES COUPES LEBAUDY ET LAMBERT, DONT L'EXPLOITATION COMMENCERA FIN MARS 1910

	B C	B M	B G	TCF	C B	Voie empruntée pour le transport
pour AUTUM						
Collot	3 000					Arleuf, Anost
Gey	2 000	700		200	100	Anost
Trémeray	1 800		60	200		route d'Anost
Barbier	2 000	800			200	Fâchin
AUTRES COUPES						
Trémeray	800	100		30		Corcelles
Collot	150		200	300		la Selle, Fâchin
Mercier	100		150			Château-Chinon P. L. M.

(B C bois de chauffage TCF traverses pour chemins de fer)
(B M bois de mine C B charbon de bois)
(B G bois en grumes)

SL 10.12.09

D'autres chiffres :

du 5.1.09 au 6.8.09..... 183 T, soit 3 wagons en janvier
4 en février
7 en mars
5 en avril
2 en août
27 wagons

Le transport des bois domaniaux se faisait par eau, aujourd'hui il se fait par les gares de Fâchin et d'Anost.

SL

Bien des fluctuations de toutes façons après a guerre, à preuve :

Septembre 1926

Trafic assez important sur les bois de chauffage. Certains qui avaient abandonné en 1921-22, par suite de l'élévation des transports, sont revenus à nos gares.

Octobre 1926

1 037 T au total. 480 T bois de chauffage, article peu demandé. Trafic PV presque nul sur bois de chauffage, surtout sur le transit de Château-Chinon, d'où légère diminution des recettes. Droits de sortie pour l'exportation assez élevés dû au ralentissement pour les affaires traitées, et différé d'un marchand de bois à Arleuf avec un gros transitaire, reprise des expéditions dans mois suivant.

Août 1927

Le tonnage transporté est supérieur à la normale, bien qu'un ralentissement sensible s'est produit sur les bois de chauffage. La principale cause semble résulter des prix qui ont légèrement fléchi et de la demande peu active.

Septembre 1927

Le trafic a été assez actif sur toutes marchandises... Il accuse une augmentation assez importante. Cette activité est due en grande partie à trois ou quatre expéditeurs d'Arleuf et de l'arrêt de Fragny, qui nous ont remis 800 - 900 T de chauffage. Les expéditions de bois en particulier ont été poussées très activement, car les vendeurs prévoient une baisse sensible et veulent écouler leurs produits au plus tôt.

Août 1928

L'ensemble du trafic est, en général, en augmentation sur tous transports : bois de chauffage 960 T, étais 286 T.

Novembre 1928

Le trafic sur les bois de chauffage est toujours important. Le tonnage sur cet article est de 300 T supérieur à l'année dernière. Prévisions : si la neige et le mauvais temps ne surviennent pas avant Noël, nous obtiendrons ce mois un trafic équivalent à novembre. Il reste encore des stocks à acheminer : étais, chauffage, poteaux télégraphiques. Il nous reste des transports à assurer à Fâchin, Arleuf, Corcelles.

Janvier/février 1930

Prévisions : bois de chauffage : les expéditions pour l'exportation sont arrêtées en ce moment, il s'expédie cependant des wagons de bois, pour la boulangerie en majeure partie. Les raisons de cet arrêt sont motivées par la température excessivement tempérée qui n'a pas permis, en Italie surtout, d'écouler les stocks constitués. Poteaux et étais : les transports de grumes et étais sont terminés pour le moment. La maison C. et F. à Fâchin attend une importante réception de poteaux injectés pour les PIT dans le cours de ce mois. Dès que cette réception sera faite, nous reprendrons sur Château-Chinon transit les transports de ces poteaux avant l'acheminement des bois verts de chauffage.

Mars 1930

Transports inférieurs à la normale, principalement sur les bois de chauffage qui sont actuellement d'une mévente assez sérieuse.

Juin 1930

Le bois de chauffage est peu demandé, bien que les vendeurs paraissent disposés à faire de sérieuses concessions pour écouler leur approvisionnement, mais n'y parviennent pas. Certaines gares de la ligne, Fâchin, Corcelles, sont encombrées de dépôts

de bois qui n'ont pu s'expédier jusqu'à ce jour. Les bois de chauffage subissent une crise assez sérieuse, du fait que l'Italie, qui était le principal client de la région, ne s'approvisionne presque plus. Un ralentissement important des expéditions se manifeste surtout sur les bois gris ou... (illisible) de la qualité. De même la boulangerie ne fait que des achats très restreints : faudrait-il en conclure que le chauffage des fours au mazout concurrencerait le bois dans une certaine mesure ? J'espère que les tarifs spéciaux PLM, abaissés quelque peu pour la région parisienne, feraient reprendre les expéditions sur cette destination, il ne se présente guère d'affaires de ce côté.

... diminution des transports, provenant du fait que beaucoup de marchandises sont acheminées par des particuliers. La crise qui sévit sur les bois de chauffage continue toujours, ainsi que sur les états qui ne sont acceptés par les mines qu'en nombre limité.

SL 32

DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

Elles étaient nombreuses : manque de wagons et de place dans les gares, difficultés de traction, tarifs élevés, restrictions de la guerre...

Un train supplémentaire de marchandises destiné à acheminer des bois déposés à l'arrêt des Blandins, sera mis en marche entre Autun et Fâchin (produit 181 F pour 64 T), le 3.10. Un autre train le 8.10 pour débayer les gares des bois qui les encombre entre Autun et Concelles...

SL 10.10

Engorgement des marchandises

En réponse... concernant la réclamation Trémeray, j'ai l'honneur de vous informer que le motif pour lequel M. Trémeray n'a pas eu régulièrement de wagons à la route d'Anost, est dû d'abord aux 2 500 traverses qu'il y avait à expédier dans les gares de Concelles, Anost, la Selle et 1 500 dans la gare de Fâchin. Toutes ces expéditions se sont présentées à la fois et les points de transit n'ont pas déchargé avec suffisamment de vitesse pour la libération du matériel. En plus, le trafic a redoublé depuis une semaine aux deux points de transit, ce qui a absorbé beaucoup de wagons. Les veille et jour de Saint-Ladre ont été aussi une cause de non-fourniture de wagons pour les bois. En ce moment, il y a beaucoup de wagons chargés pour Autun transit et comme la voie de transbordement est presque constamment prise par les marchandises remises par PLM, les nôtres sont en attente, 10 pour le moment. Il y a aussi le matériel pris pour transbordement et rechargement de briquettes pour le dépôt. M. Chevalier, négociant à Autun, en prend pas mal en ce moment, pour ses expéditions de matériaux. Je vais faire mon possible pour satisfaire M. Trémeray.

SL 8.9.10

La majeure partie des bois expédiés par les gares de la Nièvre sont acheminés par Château-Chinon, ce qui réduit d'une façon très sensible les recettes. D'autre part, les difficultés de traction (on ne peut mettre que deux wagons chargés par train) retardent les expéditions, il s'ensuit qu'un assez grand nombre de wagons se trouvent immobilisés. Un train de marchandises sera fait de temps en temps pour débayer les gares de la Nièvre.

SL 15

Je vous fais connaître que 15 wagons ont été mis à votre disposition pour chargement de bois de chauffage : 8 à Arleuf, 6 à Anost, 1 à Vermenoux. En outre, 2 wagons remis le 12.8 à Fâchin à M. Defosse, pour être chargés à votre adresse, ont fait l'objet d'une autre expédition, ce à quoi nous ne pouvons nous opposer. Je n'ai reçu aucune demande de matériel à Concelles vous concernant, en raison du faible tonnage que nous pouvons adjoindre à nos trains sur Château-Chinon. Je ne puis vous promettre de faire mieux, car la répartition du matériel vide étant faite d'une façon toute impartiale, en tenant compte bien entendu de l'importance du trafic de chaque expéditeur et des disponibilités que nous laissent les transports militaires.

SL 14.8.17

Dépôt de bois de toutes natures sur la ligne

Ci-après les inconvénients de l'état de chose actuel provoqué d'une part par la pénurie des transports, mais d'autre part par l'intérêt et le mauvais vouloir des expéditeurs.

- L'exiguïté des gares telles que la Selle, ne permet pas d'autoriser les dépôts importants, surtout que cette dernière reçoit le plus fort tonnage pour un plus grand nombre d'expéditeurs.

- Les gares de Tavernay, la Petite-Verrière, Anost, Concelles, Fâchin et Vermenoux, sont toutes encombrées et, malgré les avis donnés, aucun goût n'est apporté par les expéditeurs dans l'application de l'emplacement désigné à chacun d'eux. En outre, les jalousies semblent être la cause de ces désordres.

- A Arleuf, qui est la gare possédant la plus grande longueur de voies de chargement, tous les bois sont déposés en bordure de la voie et certains expéditeurs occupent à eux seuls tout l'emplacement. D'autres négociants, moins bien privilégiés, se plaignent à juste raison de ne pouvoir obtenir aucune place pour leurs dépôts. L'agent de cette gare est tout à fait impuissant à faire exécuter les ordres qui lui ont été donnés pour déterminer la place de chacun des expéditeurs. Le but poursuivi par plusieurs de ceux-ci paraît être d'empêcher leurs collègues moins favorisés, les gêner dans leur commerce.

- Quant à la gare de Fâchin, les places assignées il y a deux ans ont été assez bien observées, mais le service du génie a fait livrer sur cette gare d'importants achats de bois, de rondins, poteaux, grumes, perches... qui, pour diverses raisons, ne partent pas. Ces bois encombrant partout : chaussée, cour et abords.

- D'autre part, le service de la Carrière a également entreposé, depuis fort longtemps, de la houille et des matériaux sur les côtés de la voie, dont il conviendrait d'exiger l'enlèvement.

Pour décongestionner ces gares, il conviendrait de ne plus laisser pénétrer aucune charrette chargée sans autorisation, avant que les dépôts existants soient entièrement débarrassés. Cette question, envisagée il y a deux ans, avait été abandonnée par la crainte de voir le trafic nous échapper, à Fâchin notamment. La compagnie s'était arrêtée à prolonger la voie du cul-de-sac et à délimiter des emplacements pour chaque expéditeur suivant l'importance de son commerce. A cet égard, le service des ponts et chaussées de la Nièvre a autorisé, chaque côté de la chaussée de l'avenue, des dépôts pour les bois du génie. Il en est résulté qu'un expéditeur s'est cru autorisé lui-même à faire un dépôt de bois de chauffage, de chaque côté de la voie, après le passage à niveau.

Ces difficultés, et les nombreuses réclamations qui en sont la conséquence, nous amènent à délimiter dans chaque gare la partie qui pourrait être louée aux expéditeurs qui en feraient la demande. Les gares d'Anost, Arleuf, Fâchin et Vermenoux disposent de terrains suffisants à ces locations. Chaque expéditeur ayant une place louée ne pourrait utiliser d'autres emplacements. Quant aux expéditeurs non pourvus d'emplacement loué, ils seront tenus, comme cela se pratique à la Selle, de conduire leur marchandise au moment de la mise à disposition du matériel.

SL 22.7.18

Un transport assez important de bois en grumes, 140-150 T environ, est susceptible de nous être remis dans quelques jours à Château-Chinon PLM sur Autun local. En raison de la longueur du parcours, ces transports sont très intéressants, mais ils nous échappent si l'évacuation du tas de scories, qui bouche l'entrée de la gare PV SL, n'était entreprise immédiatement. On peut estimer : 9-10 wagons de scories à débarrasser. La différence du prix de la tonne PLM et SL est à l'avantage de ce dernier.

SL 19.5.25

Nous avons eu à transporter, de la Selle à Autun transit, un lot important de traverses hêtre en bois vert de 2,60 m, de véritables châssis de poids moyen de 100 à 110 kg. Il nous reste ce jour 8 wagons à transborder et les auxiliaires du transbordement, peu familiarisés à ce genre de travail, ont énormément de fatigue pour faire 2 à 3 wagons par jour. Ils m'ont déclaré ce jour ne pas vouloir continuer à effectuer ce transbordement s'il ne leur est pas alloué une augmentation. Bien que nous ne percevions sur le fisc la somme suffisante pour frais de transbordement, je propose de leur allouer le prix de 1,75 F la T, pour transbordement de traverses PLM seulement.

SL 4.7.27

CONCURRENCE AVEC CAMIONS-AUTOS

Concurrence qui dépendait en très grande partie des tarifs pratiqués après la guerre :

Ces produits nous échappent cependant, lorsque la distance est trop élevée de la coupe à nos gares. Nous ne pouvons dans ce cas concurrencer le camion-auto.

SL 10.22



L'abaissement des tarifs a été profitable, puisque plusieurs expéditeurs possédant des camions déposent sur nos wagons les marchandises qu'ils conduisaient autrefois dans les gares PLM où ils trouvaient des facilités de location, de dépôt, à Château-Chinon notamment.

SL 10.22

Des divers entretiens eus avec les commerçants de bois, notamment M. Gey à Bussy, qui est un gros faiseur de bois de chauffage, il résulterait qu'un léger abaissement de tarif devrait être fait sur cet article, afin de ramener en gare d'Aunost le trafic d'autrefois, lequel s'effectuait sur gare Autun PLM par camion-auto. La question vaut d'être examinée attentivement. Il paraît peut-être possible, sans toucher au tarif actuel, de rechercher si, par voie de détaxe bien comprise sur un tonnage important portant sur 500 T et au-dessus, nos PV au départ de plusieurs gares, Aunost notamment, n'auraient pas de ce fait un relèvement de recettes. En cas de trafic intense, la crise de main-d'œuvre pour le transbordement à Autun va créer des difficultés sérieuses.

SL 30.4.25

Les transports de bois sont fort menacés de nous échapper, car le camion-auto demande plus cher pour le transport proprement dit, mais fait disparaître les frais d'amenée aux gares et ceux de la reprise sur wagon à la scierie. En résumé, le prix de revient est moins élevé par le camion-auto. Nous subissons une crise dans les affaires et les bois de chauffage étant peu demandés en ce moment, notre trafic se trouve, de ce fait, très ralenti. Le bois est pris à proximité de la forêt et rendu dans la cour même du client par camion-auto. Les exploitants de coupes possédant des camions sont assez nombreux, mais la plupart traitent encore à forfait avec des entrepreneurs, car ils obtiennent, par ce moyen, plus de rapidité dans leurs livraisons.

SL 25



La plupart des négociants en bois reviennent et n'utilisent que peu les camions, sauf pour des exploitations éloignées de nos gares. Il y a de gros stocks de bois à expédier sur la ligne ; aussi les négociants en bois de chauffage, prévoyant une baisse sensible sur ces combustibles, ont donné une activité toute particulière à leurs exploitations. C'est ce qui expliquerait l'importance du trafic sur chaque transit, faisant ressortir en moyenne 922 F de recettes brutes par journée ouvrable.

SL 27

carrières et mines

Les carrières et les mines

Bien que l'industrie minière ait fait des progrès constants dans son voisinage, il semble que le Morvan ne se soit pas préoccupé des richesses de son sous-sol. Il est assez remarquable que la gigantesque carrière de pavés, de pierres à bâtir, de dalles pour trottoirs, que forme le Morvan, demeure inutilisée en dehors des besoins locaux. Les petites villes du massif ancien méprisent la roche morvandelle. Les carrières du Morvan sont complètement délaissées. Les ouvriers se contentent de tailler à ciel ouvert les blocs qui affleurent dans les champs et les forêts voisines.

Les nombreuses minéralisations des grandes failles hercyniennes ont été prospectées, puis abandonnées. Les recherches ont été plus suivies dans une bande de terrain qui écharpe le Morvan sur 12 km de large, du nord-ouest au sud-est, et qui aboutit entre les débouchés de la Selle et du Ternin dans la cuvette permienne. Sur ce parcours, on a trouvé... du mispickel près de Saint-Prix. Tout dernièrement, le Creusot a tenté l'exploitation de la fluorine à la Petite-Verrière (variété verte) et au Haut-Folin (variété violette). Cette industrie récente et qui n'emploie que 20 ouvriers n'a pu avoir encore aucune influence sur les conditions démographiques de la région.

Capitaine J. LEVAINVILLE

"Le MORVAN" étude de géographie humaine (1909)

Au moment où la ligne fut ouverte au trafic, du charbon était extrait à Polroy. Son exploitation cessa avant 1910. Un peu plus tard, en 1917, fut ouverte la carrière des Blandins sur Arleuf, qui fournit tous matériaux pour l'empierrement des routes. Elle fut abandonnée en 1924 et une autre carrière, celle des Corvées près de Corcelles, où furent taillés des pavés pour les rues des villes, prit la relève en 1925. Cette dernière cessa toute activité peu avant l'arrêt de tout trafic de marchandises sur la ligne. En même temps que l'exploitation de ces deux carrières, les mines de spath-fluor de la Petite-Verrière et de la Selle, dont la production fut bien minime jusqu'à la guerre, prit un développement important.

Chacune des mines et carrières sera reprise en détail dans la partie "arrêt aux haltes et aux embranchements". Nous nous bornerons ici à citer un

article de presse de la Nièvre sur la mine de mispickel près du Haut-Folin, qui était expédié par la gare de Fâchin :

Saut de la Canche

On nous annonce qu'un industriel lyonnais aurait fait l'acquisition de terrains autour de la cascade si pittoresque dite "saut de la Canche", commune de Roussillon, pour utiliser cette chute d'eau naturelle à l'actionnement d'une usine électrique. Cet industriel a commencé non loin de là, l'année dernière, dans la forêt domaniale dite "Bois du Roi", commune de Saint-Prix, point le plus élevé du Morvan, l'exploitation d'un riche filon de mispickel (pyrite d'arsenic) et de fer un peu aurifère, que M. Hippolyte Marlot, fondateur de la société des carrières et mines du Morvan y avait découvert il y a plusieurs années. L'exploitation de ce minerai, faite par un puits profond et des galeries, est momentanément suspendue. Une partie des pyrites extraites a été expédiée en Angleterre pour des essais de traitement qui, dit-on, sont satisfaisants.

L'installation d'une usine sur la petite rivière de la Canche, à portée du gisement, serait une véritable providence pour cette contrée délaissée, que sa proximité du chemin de fer d'Autun à Château-Chinon doit rendre sous peu d'un accès facile.

JM 10.6.99

Regrets

Quel spectacle ce serait ! Un petit train, un de ces tortillards à voie non seulement unique mais encore étroite qui, venant d'Autun, haletait gaillardement, en direction de Château-Chinon...

Il a existé, ce petit train dont tout le monde garde un souvenir attendri et que l'on surnomma "le tacot" sans l'ombre de la moindre dérision. Débouchant de la Petite-Verrière, il narguait, au passage, les mornes ruines du château de Roussillon, marquait une petite halte aux Chevannes, histoire de reprendre son souffle et s'en repartait vers Vaumignon. Là, c'était plus sérieux. C'était la gare d'Anost. Comme l'arrêt des Chevannes, elle existe encore, la gare d'Anost-Vaumignon. Le quai, le petit bâtiment des marchandises adossé à la gare elle-même qu'orne encore la belle plaque émaillée bleue à lettres blanches "Anost-Vaumignon", rien n'y manque, même pas, en face, de l'autre côté de la route, le café, le "café Legros" d'où partait la patache qui reliait le bourg à sa gare lointaine.

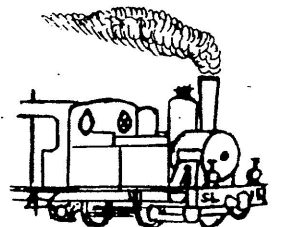
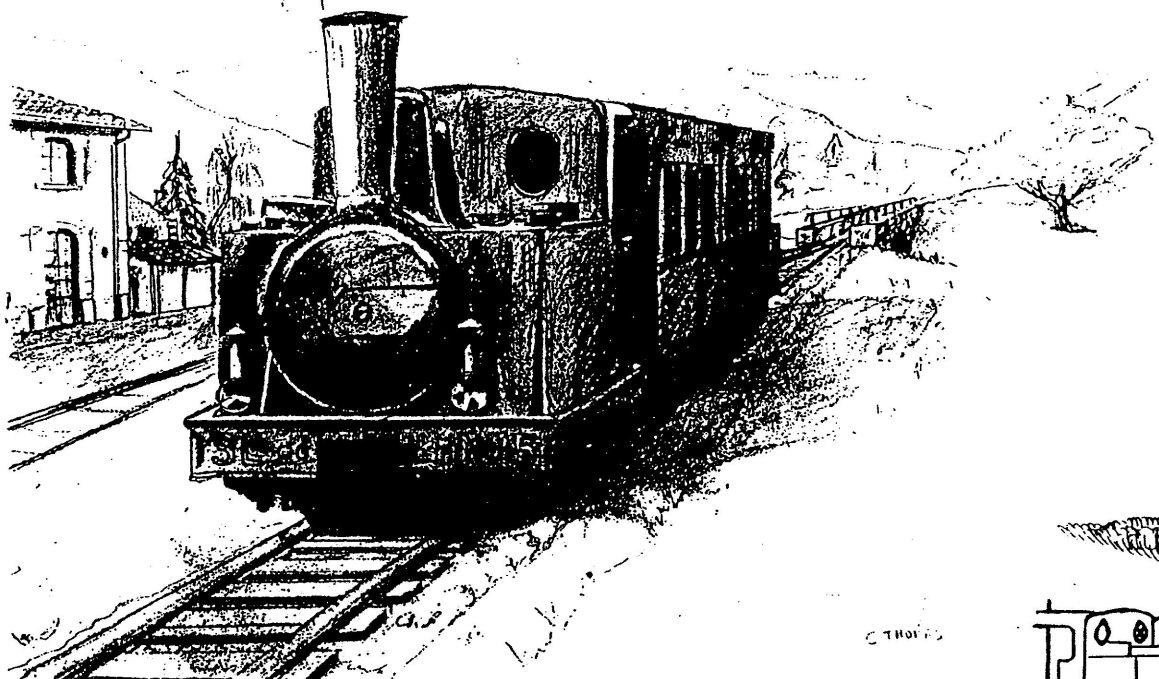
Et il repartait notre petit train. Il se faufilait dans l'étroit vallon de la Corcelière, marquait une nouvelle petite halte à Velée, juste à côté de la chapelle derrière laquelle il passait pour reprendre son ascension vers Athez où il débouchait avant la gare de Corcelles. Là, il s'agissait de bien reprendre son souffle car les choses allaient devenir sérieuses... Il allait falloir franchir le Morvan, passer de Bourgogne en Nivernais, avaler la "ligne de partage des eaux" en direction d'Arleuf. Et l'on partait comme on part à l'assaut. On s'enfonçait dans l'épaisseur de la forêt de Fragny, non sans avoir, peu après Corcelles, franchi un véritable petit défilé, entre d'impressionnants rochers que les architectes de l'époque avaient simplement traversés plutôt que de les éviter ! Il ne fallait pas moins de deux lacets complets pour parvenir à se hisser jusqu'aux Malpennes d'où les choses, vers Arleuf, devenaient moins rudes.

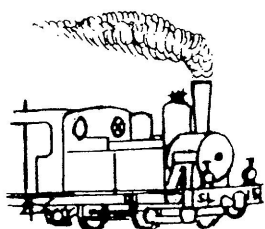
Le petit train n'est plus... Pas rentable... Voire... Toujours est-il que non seulement on a arrêté son exploitation aux alentours de 1936, mais on a même démonté les rails en 1938. Quel succès, aujourd'hui, si l'on avait pu -ou voulu- prévoir...

Le tacot n'est plus, mais ses traces sont partout. Ses gares et "haltes", bien sûr, mais ses ponts aussi par lesquels il franchissait les méandres aventureux des petits torrents morvandiaux. Quelle surprise de trouver, en plein bois, entre Corcelles et les Malpennes, en un des endroits les plus inaccessibles qui soient maintenant, un viaduc, complet, entier, là, tout seul dans cette jungle. Plus loin, c'est un véritable petit défilé, entre deux collines et, à sa sortie, les restes attendrissants de la cabane des cheminots. Que c'est triste, la rentabilité...

Didier CORNAILLE

"Promenades et randonnées par les chemins oubliés du Haut-Morvan" (1979)





Promenade Géologique

Depuis Autun, il longeait la route de Château-Chinon et, du Château des Champs à Pré-Charмой, à gauche puis à droite, le canal gallo-romain dit "du Tournon".

Avant la Comaille, un chemin mène au Ruet : ancienne exploitation de schistes bitumineux. La concession fut accordée le 30.10.1861 sur 81 ha, à MM. de Vaulx, Rodary, Merle, Bretin, Roger, de Dormy, de Champeaux. Ces schistes étaient traités à la "Vieille Usine" toute proche de deux puits d'exploitation. L'usine comprenait 26 cornues verticales et permettait d'extraire 45 litres d'huile par m³ de schistes. Dix concessions furent abandonnées en 1870 (concurrence américaine). Les premiers terribles, visibles depuis la route de Château-Chinon, sont envahis par des robiniers. On y trouve une station exceptionnelle de perce-neige, dont les bulbes proviennent du château de la Comaille (voici un siècle !).

Après la Comaille, le Tacot continuait à longer la grande route pour prendre à la Selle la route de la Petite-Verrière. A Polroy, se trouve un gîte d'anthracite, dans du grès schisteux du carbonifère inférieur (Culm). Un même type de gîte fut exploité après la dernière guerre à Esnot. La couche anthracifère nord-est / sud-ouest s'étend sur 8 km de Reclesne au château de la Vesvre. Les premières recherches datent de 1812. Les concessions comprenaient les puits du Panneau, Guilloux, d'Esterno et enfin de Polroy. La couche avait une puissance moyenne de 1,50 m. Son exploitation régulière ne fut entreprise qu'en janvier 1898. L'anthracite avait une faible teneur en matières volatiles. Elle se révéla excellente pour les industries des chaux grasses, hydrauliques et des ciments, pour les gazomètres.

Le Tacot longeait ensuite, sur la droite, la route de la Petite-Verrière, où son remblai est encore visible. Près du pont sur la Chaloire, de part et d'autre, se trouve une station de jacinthe des bois (limite orientale de cette espèce atlantique).

Un peu plus loin, il passait au pied de l'exploitation de fluorine de Voltennes, gisement filonien dans des roches volcaniques du viséen inférieur (trachyandésite). Ce fut le premier gisement exploité en France, dès 1863 par Georges de Champeaux, puis par Paul jusqu'en 1934, enfin par Lucien jusqu'en 1961, année où l'exploitation passa du régime carrière au régime mine. La Société Métallurgique et Minière du Châtelet reprit alors l'exploitation de façon intense jusqu'en 1972, où l'on jugea les filons épuisés. Après la fermeture d'autres gîtes filoniens du Morvan (Saint-Prix, Maine), la Compagnie des Minéraux Uranifères tenta ces dernières années, mais sans succès, de réexploiter le filon de Bois Renard. La fluorine de Voltennes est surtout verte. Outre ses utilisations en métallurgie (aluminium), elle fut aussi utilisée pour les balustrades intérieures de l'Opéra de Paris. Voltennes est, aussi, bien connu pour ses belles barytines crétaées.

Après la station de la Petite-Verrière, le Tacot prenait la direction d'Anost jusqu'à Vaumignon. En face de la station, on signale un petit gîte de cuivre (chalcopyrite, azurite, malachite...). C'est le même type de gîte que l'on retrouve au rocher de l'Encrai (des Corvées), près de la station du Tacot à Corcelles. L'ancienne carrière a dû être ouverte dans des microgrammes.

Après Arleuf, le Tacot se dirigeait vers le Châtelet. On signale une belle station d'une petite fougère assez rare (asplénum septentrionale), sur les rochers granitiques entaillés par la tranchée, près du Châtelet.

Notes fournies par M. de la Comble du
Musée d'Histoire Naturelle d'Autun

Excursion dans la Vallée du Tournon

Départ le matin, de la gare d'Autun à 6 h 50, retour dans la même journée, à 7 h du soir. Prendre le chemin de fer départemental, vulgairement le Tacot, et le quitter à la halte des Malpennes.

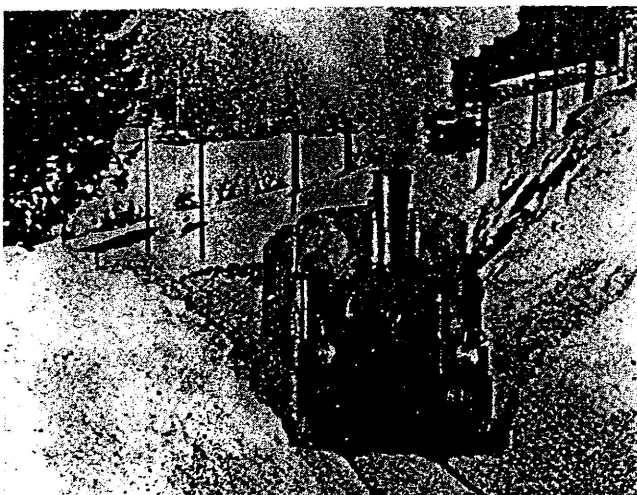
A propos du Tacot, nous ne saurions trop recommander aux excursionnistes de se placer sur la plate-forme, à partir de la gare de la Selle-en-Morvan. Jusqu'à Château-Chinon PLM, la ligne est superbe et, puisqu'aujourd'hui nous n'allons qu'aux Malpennes, qu'on admire la vallée de la Petite-Verrière, les roches de Velée et de Montrobert, au-dessus de Corcelles. Après avoir passé le bois des Corvées, avant d'arriver à la grande tranchée, il ne faut pas négliger l'échappée sur la forêt et sur les communes d'Anost et de Cussy. C'est un point de vue digne d'attirer l'attention de tous les voyageurs. Mais revenons à notre tournée que nous appelons "excursion de la vallée du Tournon".

Arrivé à l'arrêt facultatif des Malpennes (prévenir le conducteur qu'on désire s'arrêter), on suit la voie ferrée, bordée d'un sentier pendant 10 m, jusqu'à la rencontre de la route d'Arleuf à Anost. C'est le point culminant du chemin de fer entre Autun et Château-Chinon : 650 m au-dessus du niveau de la mer, et à cet endroit passe la ligne de faite qui partage les eaux entre la vallée de l'Arroux et celle de l'Yonne, c'est-à-dire entre l'Océan et la Manche. Pendant quelques minutes, il faut se diriger sur cette route, dans la direction d'Anost, puis tourner à gauche et on trouve immédiatement ce que, dans le pays, on appelle le "canal romain". Actuellement, ce canal n'est autre chose qu'une tranchée énorme, faite de main d'homme et qui se prolonge sur plusieurs kilomètres. Qu'est-ce que ce canal ? Quelques uns disent que cette tranchée n'est que le prolongement du canal dont on trouve la trace aux Moreaux, commune d'Autun, et qui borde la route d'Autun à Château-Chinon pendant quelques kilomètres. La chose est possible, mais ce qui est non moins certain, c'est qu'on retrouve au sommet des montagnes du Morvan des vestiges de ce travail jusque dans la direction de Planchez.

Arrivé au canal, on le suit de près ou de loin, plutôt de loin, car il est garni de troncs et d'arbustes qui empêchent de s'approcher. On arrive cependant assez rapidement à l'ancien étang du Tournon qui forme la source d'un intéressant petit cours d'eau qui porte ce nom. Cet étang, aujourd'hui desséché, a eu son heure de célébrité, car il permettait à cette petite rivière, affluent de l'Yonne, de transporter une très grande quantité de bois de chauffage pour l'approvisionnement de la ville de Paris au moyen du flottage à bûches perdues. En quittant l'ancienne chaussée, prendre le chemin à gauche, puis, après avoir rencontré encore un autre étang desséché, l'étang Grenouille qui servait également au flottage, vous apercevez le village des Brenots et le clocher de Château-Chinon se dessiner sur la gauche.

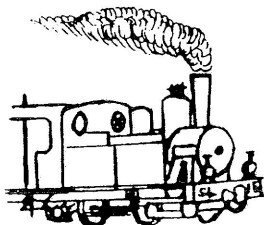
... Nous recommandons aux touristes, pour la rentrée le soir à Autun, de prendre à Château-Chinon, le train du Tacot à la gare PLM et non à celle de Château-Chinon ville, car la petite ligne fait le tour de la montagne à flanc de coteau...

IM 7.4.09



L'humour ne manquait pas dans les journaux du début du siècle et les gens d'Anost n'étaient pas les derniers pour écrire (même en patois). Voici encore quelques articles ayant trait à la période d'exploitation de la ligne avant 1910. Si un met en cause la poste d'Anost, le Tacot n'est pas oublié.

toujours de



l'Humour

Foire du 1er mars

On nous écrit de Roussillon :

"Monsieur le Rédacteur, j'ai l'honneur de vous informer que la Compagnie des Chemins de Fer d'Intérêt local de Saône-et-Loire, ligne d'Autun à Corcelles, a refusé, pour la foire du 1er mars, de transporter, par le premier train du matin, les porcs, veaux..., sous prétexte qu'elle ne pouvait organiser un train supplémentaire. Je ne crois pas que la compagnie soit dans son droit, mais les ennemis de notre député disent : "c'est le maire d'Autun qui est cause que ce transport ne s'est pas effectué". Les débitants de votre ville lui auraient adressé une pétition aux termes de laquelle ils se plaignent que ce chemin de fer fait tort à leur commerce, que les habitants des campagnes ne viennent plus les veilles de foire et séjournent moins à Autun, et alors la municipalité autunoise se serait opposée à la création d'un train supplémentaire ! Les habitants des communes d'Anost, Cussy, Roussillon, ajoutent : "nous payons des centimes additionnels pour faire marcher un chemin de fer, il est étonnant que nous ne puissions nous en servir". Ai-je besoin de vous dire que tous ces propos sont tenus dans le but de discréditer notre député pour les élections de l'année prochaine ? Je sais que ces pétitions sont mensongères, mais je crois qu'il serait bon de les démentir dans "l'Indépendant". Veuillez agréer, Monsieur le Rédacteur, l'assurance de mes meilleurs sentiments. Vaumignon"

Nous remercions notre correspondant de nous avoir mis au courant de cette manœuvre électorale. Notre député, loin de chercher à diminuer le trafic sur la ligne départementale, s'est efforcé au contraire de faciliter les communications pour l'augmenter. A la dernière réunion du conseil général, il a demandé que les prix de transport soient diminués, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Il a appelé aussi l'attention de M. le préfet et de M. l'ingénieur, sur les nécessités où se trouvaient les agriculteurs d'amener dès le matin le bétail à la foire et leur désir d'éviter les frais de déplacement que nécessitait un transport effectué la veille. Il fera de nouvelles démarches près de MM. Coignet et Grosselin pour que pareil fait ne se produise plus et qu'aux prochaines foires, le bétail, veaux, cochons, moutons..., puissent être amenés par le premier train.

Les accusations lancées à ce propos contre le maire d'Autun sont non seulement calomnieuses, mais complètement ineptes. Quel est l'intérêt des négociants d'Autun, et par conséquent de la ville ? C'est que la foire réunisse le plus de monde possible et qu'elle soit très bien pourvue en bétail. Plus les facilités seront grandes pour venir à la foire, plus elle sera importante ! Les droits de place seront d'autant plus accrus qu'il y aura plus de têtes de bétail. Si les agriculteurs ne peuvent les amener le matin pour éviter les frais de déplacement la veille, ils les vendront à l'écurie ou sur d'autres champs de foire. Les intentions que l'on prête à la municipalité autunoise sont donc absurdes, puisqu'elles sont opposées aux intérêts de la ville. Il est bon néanmoins de s'expliquer, car qui ne connaît le proverbe : "Calomniez, calomniez, il en restera toujours quelque chose".

IM 17.3.01

Voie ferrée d'Autun à Anost

Un train existait dès l'ouverture de la ligne, tous les jours de foire, en notre ville, et partait de Corcelles-Anost à 5 h du matin. Il rendait de signalés services aux agriculteurs qui désiraient amener du bétail à nos foires. Avec ce train, plus n'était besoin de passer la nuit sur les routes pour arriver de bonne heure. En outre, il augmentait le produit de l'exploitation. Eh bien ! Malgré ces multiples avantages, ce train a été supprimé, le jour de la foire du 3 février et de celle, si importante, du 1er mars.

L'honorable conseiller général du canton de Lucenay, M. Duprey, nous ayant fait part des nombreuses réclamations qu'il a reçues à ce sujet, nous avons demandé à la direction de cette ligne quels étaient les motifs de cette suppression. Voici la réponse que nous avons obtenue : "Mâcon, le 7.3.01, comme suite à votre lettre, j'ai l'honneur de vous faire savoir que les trains spéciaux, qui avaient été mis en marche jusqu'alors entre Corcelles et Autun, les jours de foire dans cette ville, ont été supprimés pendant un certain temps pour des questions d'ordre intérieur, mais ils sont actuellement rétablis pour les foires à venir, lorsque les besoins du service l'exigeront ; autrement dit, ces trains sont facultatifs... Dumont"

MR 10.3.01

Foire d'Autun du 22 mars

On se rappelle le mécontentement qu'avait causé, aux populations desservies par la ligne d'Autun à Corcelles, la suppression du train facultatif le jour de la foire du 1er mars. Notre député s'est ému de la situation et a obtenu de MM. Coignet et Grosselin, concessionnaires de la ligne, le rétablissement du train du matin, le jour de la foire du 22 mars. Les agriculteurs qui sont dans l'intention de conduire leur bétail à la foire dès le matin, pourront donc le faire. Voici le texte de la lettre adressée à M. Périer : "Paris, le 16.3.01, Monsieur le Député, en réponse à votre lettre du 14 mars, nous avons l'honneur de vous informer que nous donnons des instructions pour que le train supplémentaire que vous demandez soit créé pour la foire du 22 courant. Nous comptons présenter, de façon à ce qu'elle puisse être discutée au conseil général du mois d'avril, cette question des trains supplémentaires..."

IM 21.3.01

Pont d'Arroux

"Pourquoi le nouveau pont du chemin de fer, jeté sur l'Arroux, et sur lequel passe le Tacot, n'a-t-il pas de garde-fou ? Attend-on un accident pour prendre cette mesure d'élémentaire précaution ? Un simple coup d'oeil jeté à cet endroit fait cependant penser de suite au danger qu'il y a de laisser la voie en cet état, d'autant plus que la nuit cette voie semble être le prolongement de la route de Château-Chinon à Autun. Or, non seulement un garde-fou est indispensable, mais un bec de gaz s'impose également pour éviter toute confusion aux conducteurs d'atelage".

MR 9.5.01

"UN PRÉVOYANT"

Chemin de fer de Corcelles

M. le préfet de Saône-et-Loire vient de prendre un arrêté qui pourrait bien soulever quelques critiques : "... arrêtons : art. 1 - Il est interdit formellement à la Compagnie des chemins de fer d'intérêt local de Saône-et-Loire de faire entrer dans la composition de ses trains de voyageurs aucun wagon du type J jusqu'à ce qu'il ait été pris des mesures efficaces pour empêcher le retour des déraillements fréquents auxquels donnent lieu actuellement ces wagons. Mâcon, le 6.5.01".

Les cas de déraillement, paraît-il, ne se sont pas produits sur la ligne d'Autun-Corcelles ; nous croyons que c'est particulièrement sur la ligne de Mâcon à Fleurville que ces accidents regrettables sont arrivés. Nous estimons donc que le retrait immédiat des wagons J de la circulation est une mesure un peu rigoureuse, car il faut un certain temps pour les remplacer. En tous cas, la conséquence de ce retrait a été très fâcheuse pour nous, puisque la compagnie a usé de ce prétexte pour ne pas amener le bétail le jour de la dernière foire d'Autun. Nous comptons que l'administration prendra des mesures, autrement le trafic de la ligne diminuera considérablement, s'il faut renoncer à faire transporter le bétail, et il paraît que les wagons J étaient destinés à le recevoir. Les communes qui subventionnent la ligne ont intérêt à faire augmenter le trafic, nous n'en prenons pas le chemin.

IM 6.6.01

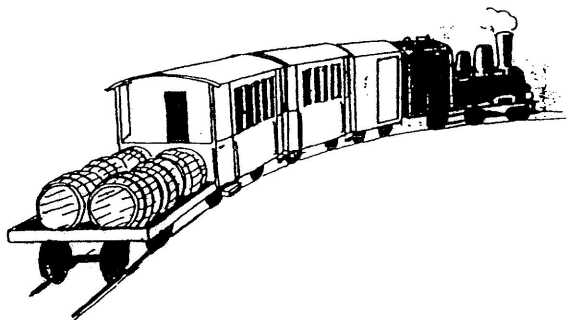


Halte de Velée

Pour un homme vaillant, c'est un homme deux fois vaillant, le brave, l'illustre, le hardi conseiller municipal de Buxy, ami du "Morvan", qui a eu le courage et l'intelligence insigne de reprendre une proposition rejetée par ses collègues d'Anost et de la faire voter. Il s'agissait de l'établissement d'une halte au hameau de Velée et M. Périer avait été un des promoteurs de cette amélioration. Un de ses amis récents (est-ce que les partisans de Magnien commenceraient à le lâcher ?) essaya en vain, nous dit le Morvan, de faire voter par le conseil municipal d'Anost une subvention pour la création de cette halte.

L'idée, reprise par le vaillant compère que nous regrettons de ne pas connaître pour le féliciter, eut un sort meilleur et, sous peu, les habitants de Velée pourront prendre le train à leur porte sans être obligés de se rendre à une station éloignée. C'est là le principal et puisque le but est atteint, peu importe par quels mobiles ont été poussés les édiles d'Anost. Mais voyez-vous ce vaillant ?... Ne mérite-t-il pas une statue de bronze, avec un corps de géai et des plumes de paon ?

IM 25.2.06



Echos du Conseil général

Le conseil général, sur le rapport de M. Périer, député, a autorisé M. le préfet à prescrire l'ouverture de la halte de Velée, commune d'Anost. Depuis cette décision, M. Périer a reçu la lettre suivante du directeur des Chemins de Fer de Saône-et-Loire : "... j'ai donné les instructions utiles afin d'exécuter de suite les travaux d'établissement de l'arrêt facultatif de Velée. Par lettre en date de ce jour, on m'informe que le chauffage officiel de cet arrêt est en cours d'exécution et que, dès que cette formalité sera accomplie, l'arrêt sera ouvert..." Ce n'est donc plus qu'une affaire de jours, la halte sera ouverte grâce à M. Périer et malgré Jean de Bussy.

IM 13.5.06

Arrêt facultatif de Velée

Nous avons annoncé, dans notre dernier numéro, l'ouverture de la halte de Velée (à partir du 14 juin 1906), sur la ligne d'Autun à Château-Chinon. Voici la lettre que M. Périer a reçue de la compagnie des chemins de fer de Saône-et-Loire : "... nous avons l'avantage de vous faire connaître que nous avons donné les instructions nécessaires pour que l'arrêt facultatif établi au hameau de Velée, sur la ligne d'Autun à Château-Chinon, soit ouvert immédiatement au service des voyageurs..."

A propos de la halte de Velée, nos lecteurs se rappellent les polémiques de Jean de Buchy qui paraît aujourd'hui bien oublié. Il aurait bien voulu que le train s'arrêtât à Velée, mais il était ennuyé de penser que cette amélioration serait due à Périer. Certainement, il eut préféré se passer de cet arrêt, plutôt que de le voir obtenir par un autre que Magnien. Jean de Buchy est un homme héroïque.

Rappelons aussi que, si les dernières difficultés sont tombées, c'est à l'initiative de notre député qui s'est rendu sur place, le 27 mai dernier, et a enlevé une décision favorable à son retour à Paris. Il ne s'est pas laissé décourager par la mauvaise volonté des auxiliaires de Magnien, qui ont tout fait pour faire échouer la demande et rendre inutile la souscription des morvandaux d'Anost à Paris. Où diable la politique allait-elle se nicher ? Les adeptes du comité sont de singuliers gens. Il n'est pas étonnant qu'ils aient perdu tout crédit dans la commune.

Avant de terminer, informons les touristes qu'en descendant à la nouvelle halte, ils pourront faire des excursions très intéressantes, aux roches de Velée et aux environs de Roussillon. Dans le village de Velée, ils trouveront de quoi se rafraîchir dans deux bonnes auberges. Jean de Velée payera une bonne purée. Qu'on se le dise !

IM 17.6.06

On nous écrit d'Anost :

Mon bon Monsieur,

On dit qu'Anost y en ai des pas malingne, man y crouët qu'a sont dans nos vingt-deux députés. L'autre zor a y aivo Jean Cristoffe, que meno y couessot a lai couère ; lu que nost pas bête quand y sagit de faire enraizé le curé, trouve ine idée épatante pour faire voyaze son couessot. Y le meune ai lai gare, demande deux billets de 21 sous, ungne pou lu et l'autre pour son couessot, man ne dit pas à couessot de montait dans le train. Man quand le train l'est parti a crie : "Man bondieu vous laichez mon couessot". Chi lai commune ait bin des paireils députés, y nos pas étonnant qu'on met des romme de 42 ans, bin pourtant, sans enfants, sur la liste des indigents et que les autres âgés et infirmes n'ont ran. On peut aitteger Jean Cristoffe aivou le Valta, yan bin quif quif.

IM 4.4.07

"IN DE VARINGNE"

Le Service des Postes à Anost

Permettez-nous, Monsieur le Rédacteur, de vous faire part de quelques réflexions que nous suggère l'organisation déficiente du service postal, dans notre bourg d'Anost, en particulier. L'administration des postes voudra bien ne voir, dans cette note, aucune espèce de parti-pris contre elle, ni contre ses agents dans notre commune.

Avant l'établissement du chemin de fer d'Autun à Château-Chinon, la voiture qui amenait le courrier arrivait à Anost vers 9 h du matin et nous avions nos lettres vers 10 h. De plus, il n'y avait que deux facteurs ! Actuellement, une voiture descend à Vaumignon prendre le courrier au train de 7 h 44 ; cette voiture livre ses dépêches au bureau de poste d'Anost vers 8 h 15, et nous n'avons toujours nos correspondances qu'à 10 h, souvent plus tard, et il y a maintenant trois facteurs ! La construction d'un chemin de fer et la création d'un troisième facteur auraient-elles donc pour conséquence illogique un accroissement de lenteur dans les distributions ? Mais alors, où est le progrès ?

Deuxième remarque : la voiture chargée du service prend le courrier, le soir, en gare de Vaumignon, au train de 6 h 27, et remet son courrier au bureau d'Anost vers 7 h. Le facteur qui fait la distribution du soir met largement une demi-heure pour dépouiller une dizaine de lettres enfouies au fond d'un immense sac ! Et nous n'avons nos lettres qu'entre 8 h et 8 h 30. On nous a bien soufflé que la receveuse et le facteur intéressés cherchaient à faire tomber cette distribution du soir, car elle leur impose un surcroît de travail "énorme" !... Que ces braves gens se reportent donc par la pensée au temps où le facteur d'Anost allait prendre le courrier à Lucenay, c'est-à-dire à 17 km, et qu'il poussait jusqu'à Roussillon, 8 km d'Anost, et ils viendront se plaindre de leur tournée actuelle, qui commence vers 10 h et prend fin à midi ou 2 h du soir très rarement.

Troisième remarque : Entrez au bureau de poste d'Anost et vous ne serez pas peu étonné de lire, au-dessus du guichet, que le bureau est fermé pendant que les facteurs tamponnent les lettres. Or, savez-vous combien de temps dure le "tamponnement" ? La bagatelle d'une heure, mais une heure de 90 mn ! Au bourg, en particulier, on semble prendre à ce jeu un plaisir tout spécial, car on tamponne bien une demi-heure de plus. Conclusion : n'allez pas à la poste à ce moment-là, on tamponne.

Enfin (ouf !), nous apprenons que le train de midi 41, descendant sur Autun, ne prend que les correspondances à destination de cette dernière ville seulement. N'écrivez pas à Dracy, Brion ou dans toute autre localité voisine d'Autun, votre lettre restera au bureau de poste d'Anost jusqu'à 6 h du soir. Pourquoi ? Mystère... Mais, au fait, demandez donc à M. Simyan ! Là encore, pas de progrès sur l'ancien système de transport du courrier par voiture.

Nous adressons ces observations à qui doit en faire son profit et nous demandons :

- un peu plus de rapidité dans les distributions,
- l'ouverture permanente du bureau, telle que les règlements le prescrivent,
- à notre sympathique député, M. Périer, d'intervenir en haut lieu pour que le train de midi 41 prenne les correspondances pour toutes destinations.

Nous assurons, à l'avance, M. Périer, de notre plus grande reconnaissance.

"UN GROUPE DE MORVANDIAUX D'ANOST"

IM 29.9.07

Sécurité autour du Tacot

La sécurité était certainement le problème n°1 pour la compagnie et l'entretien de la ligne devait être assuré régulièrement. Il n'empêche que les déraillements, dus à son état, n'étaient pas rares. D'autre part, la voie ferrée suivait l'accotement de la route jusqu'à la Petite-Verrière et avant la gare de Vaumignon. Aussi la proximité des deux voies et les nombreux croisements étaient source de fréquents tamponnements et déraillements, dont certains furent graves. Par ailleurs aussi, par temps de sécheresse, les flammèches de la locomotive risquaient de provoquer des incendies, de broussailles surtout. Le mauvais temps, quant à lui, abondance de neige, chute d'eau trop importante, empêchait la bonne circulation des trains.

En fin de compte, on peut se demander si le "Tacot" était vraiment "sûr". Heureusement, la vitesse était très modérée, les accidents peu graves pour la plupart, bien qu'il y ait eu quelques morts à déplorer, et on s'en tirait avec plus de peur que de mal, mais toujours avec un bon retard.

Dans les chapitres suivants, qui réservent quelques pages pour chacune des gares, des haltes et des communes traversées, il sera relaté bien des rencontres avec le train. Dans cette pause, nous nous bornerons à évoquer :

- les consignes qu'ils devaient observer les agents des trains lors d'accidents avec des tiers,
- quelques tentatives de déraillement ? qui auraient pu avoir des conséquences graves,
- quelques imprudences commises,
- les inondations à Autun et abondantes chutes de neige dans le Morvan en 1910,
- un tamponnement à Château-Chinon (anecdote reprise à la gare "ville") dont le récit, relaté dans la presse, était précédé de quelques mots bien méchants à l'égard du "tacot" !
- une chute de bicyclette due aux rails à Autun.

Accidents des tiers

Deux accidents récents (accidents des tiers) ont permis de constater que les dispositions utiles n'ont pas été prises par les agents de trains pour dégager notre responsabilité.

OBSERVANCE DES PRESCRIPTIONS

Lorsqu'un accident de tiers se produit (tamponnement d'une voiture, blessures occasionnées à un voyageur...), il y a lieu de rechercher si la cause de cet accident est due à une faute de la compagnie ou à une faute du sinistré, ce qui est facile à démontrer, le décret du 11.11.17 étant précis au sujet de notre responsabilité et celle des tiers. Si la cause de l'accident est due à l'observation des prescriptions du décret en question, il ne faut pas hésiter à dresser procès-verbal contre le délinquant. A ce sujet, prenez note que si celui-ci est une personne agissant pour le compte d'un patron (un voiturier par exemple), le procès-verbal doit être fait contre le voiturier et son patron civilement responsable.

D'autre part, lorsque le délinquant reconnaît sa responsabilité, il ne faut pas se contenter d'enregistrer ses déclarations verbales à cet égard, mais exiger de lui une déclaration écrite par laquelle il reconnaît qu'il est seul responsable de l'accident et que par suite il s'engage à ne rien réclamer à la compagnie de fait de toutes les conséquences pouvant en résulter. S'il se refuse à vous donner cette pièce, vous l'indiquerez sur le rapport spécial que vous adresserez à la gare principale, et dans ce cas, vous lui ferez connaître que le procès-verbal dressé contre lui sera transmis au procureur de la république.

SL 6.3.24

Jeudi, le train départemental de Corcelles-Autun, qui arrive à Autun à 7 h 13 du matin, a déraillé entre la Croix Jean Naudin et la Selle. Des cailloux, croit-on, avaient été placés sur les rails. La locomotive a versé et le mécanicien a été légèrement blessé. Un autre train a été envoyé d'Autun pour ramener les voyageurs... accident que l'on attribue à la malveillance.

IM 9.9.00

Pas de malveillance

L'enquête qui a été faite, relativement au déraillement du train venant de Corcelles à Vaumignon, a permis d'établir que la malveillance était étrangère à cet accident, et que les pierres se trouvant sur les rails avaient dû tomber du talus, assez élevée à cet endroit.

IM 16.9.00

Tentative de déraillement

Une tentative de déraillement a été commise avant-hier sur la ligne du tramway. Une main criminelle avait placé au km 19, non loin de la gare de Vaumignon, une énorme pierre sur les rails. La voie forme en cet endroit une courbe prononcée. Le mécanicien apercevant la pierre serra ses freins et put éviter ainsi une catastrophe. Une enquête est ouverte par le parquet.

IM 13.7.02

La Selle : tentative criminelle

Mardi 16 matin, de gros blocs de pierre ont été déposés sur les rails du chemin de fer d'intérêt local, entre les stations de la Selle-en-Morvan et la Petite-Verrière. Le mécanicien eut le temps de bloquer les freins et put éviter un grave accident...

IM 18.1.12

Les magistrats ont constaté que les pierres déposées, du poids de 70 kg, ne pouvaient provenir du talus de la montagne, mais au contraire avaient été arrachées à quelques pas de là le long d'un fossé. De plus, l'enquête a établi que, lorsque le train partant d'Autun à midi 35 passa au km 15,7, un chemineau était assis sur la voie, et lorsque le train descendant qui arrive à Autun à 1 h 34 repassa peu après, les pierres étaient déposées. On est donc à peu près certain que ces pierres ont été mises par le chemineau, personne d'autre n'ayant été aperçu dans la région, déserte en cette saison. Il n'apparaît donc pas que l'on se trouve en présence d'un acte de "sabotage" à proprement parler, mais bien d'une tentative criminelle due à l'esprit de malveillance d'un déshérité du sort. Cet individu est activement recherché.

IM 21.1.12

M. le juge vient de rendre une ordonnance de non-lieu, dans la tentative de déraillement... aucune charge criminelle n'ayant pu être établie contre X... inculpé.

IM 25.2.12

Tombé du Tacot

Samedi matin, M. Pasquelin, âgé de 18 ans, habitant à Cussy, venait à Autun par le tramway partant à 1 h. Il commit l'imprudence de s'asseoir sur la plate-forme d'un wagon. En cours de route, il tomba à terre et fut grièvement blessé par la dernière voiture du train...

IM 4.2.11



A 5 h 10 du soir, un accident s'est produit au PN de la cour PV PLM, en refoulant le train n° 6 en partance, pour y adjoindre une 3e voiture pour les voyageurs présents. Un tombereau de charbon, attelé d'un cheval, a été tamponné et le conducteur a une jambe cassée (était engagée sous le tombereau). La cause était un nombre de voyageurs composé surtout d'instituteurs qui venaient d'assister à une conférence et qui étaient venus par le train 1, la plupart s'en retournèrent par le train 4. Au départ du train 6, les agents n'ont pas réfléchi si deux voitures étaient suffisantes et, avant de se rendre compte, ils se sont jetés sur le train, sur le vu d'un nombre de voyageurs, pour le faire refouler à adjoindre une 3e voiture. Au départ d'Autun, il y avait 45 voyageurs qui pouvaient pour ainsi dire tenir dans deux voitures, et je n'aurais pas supposé ce nombre pour un lundi et la saison.

J'ai déjà fait effectuer des manœuvres de ce genre, très rarement, et en observant les précautions que voici : le mécanicien étant d'abord prévenu d'une façon formelle d'avoir à marcher à la vitesse d'un homme au pas et, avant le démarrage du train, je me tenais sur la plate-forme derrière en examinant le PN PLM et les rues adjacentes et ne donnais le signal qu'à coup sûr... On n'est jamais bien sûr des voyageurs partants : ainsi les jours de foire, quelquefois quatre voitures sont de trop au train 4, comme souvent six sont insuffisantes. Par ailleurs, la voie doit être libre constamment.

SL 15.11.09

INONDATIONS ET NEIGE EN 1910

Crue de l'Arroux

... A la suite des pluies continuelles, l'Arroux, comme tous les cours d'eau de France, est sorti de son lit dans des conditions inquiétantes... L'eau recouvrait toutes les routes donnant accès à la ville. Celles de Luzy, de Château-Chinon et de Lucenay baignaient sous un mètre d'eau par endroits. Les larges et hautes arches du pont Saint-Andoche ne suffisaient plus à l'écoulement de l'Arroux, de telle sorte que la solidité du pont était menacée. La circulation publique a été suspendue par arrêté. Dans la nuit de jeudi à vendredi, des feux ont été allumés de chaque côté des ponts. C'était lugubre, et de toutes parts on démenageait alors que l'eau avait déjà envahi les habitations les plus basses et les plus proches de l'Arroux.

Depuis trois jours, le Tacot ne peut plus faire le service entre Autun et le Pré-Charмой par voie ferrée. Ce service est assuré par des voitures en attendant que la compagnie ait procédé à la révision du ballast de la voie qui a été raviné et soulevé en de nombreux endroits par le torrent...

MR 23.1.10

Inondation

Le Tacot d'Autun à Château-Chinon n'a pu arriver jeudi matin, ni partir le soir, l'eau traversant la route et la voie ferrée entre le Pré-Charмой et la ville. Depuis 1856, pareille inondation n'avait été vue à Autun.

IM 23.1.10

La crue actuelle a coupé la voie au km 1,25, c'est-à-dire que les banquettes et le ballast sont démolis sur un parcours de 100 m. Par suite, le train 4 n'a pu être mis en marche dans la crainte de dérailler la machine et d'occasionner des accidents aux voyageurs sur une voie non assujettie, et le train 3 est venu jusqu'à ce point où le débordement des voyageurs pour Autun s'est fait par voiture pour la traversée de la route immergée par 0,30 m d'eau, et a ensuite refoulé avec prudence à la Comaille où le tout est en réserve. Cette machine n'a pas de charbon, c'est-à-dire pas le nécessaire voulu pour faire le voyage de Château-Chinon, ni autres.

Je crois qu'il serait préférable d'attendre un peu pour la réorganisation du service, que de faire des transbordements qui deviendraient très coûteux. L'Arroux grossit toujours et comme la pluie continue, nous ne pouvons pas prévoir quand cette réparation pourra être effectuée pour la circulation des trains. Si la pluie s'arrêtait, il ne faut pas plus de 3-4 h pour un écoulement pouvant permettre de faire un calage sommaire pour la circulation des trains. L'équipe... est sur place, prête au premier signal, mais pour le moment il n'y a rien à faire. Le train 6 ne peut être mis en marche non plus et le train garé à la Comaille, qui n'a aucun approvisionnement, serait obligé de venir à sa rencontre par refoulement, ce qui est très dangereux. Nous allons faire en sorte de rétablir le plus vite possible.

SL 20.1.10

La réparation a été faite aujourd'hui dans d'assez bonnes conditions. Le ballast nécessaire a été approvisionné au moyen de la machine en stationnement à la Comaille par deux trains 9 wagons.

SL 21.1.10

Neige dans la tranchée d'Arleuf

Les trains 1 et 3 sont arrivés à Autun avec 3 h 30 de retard, pour cause d'abondance de neige dans la tranchée d'Arleuf paralysant tout mouvement de ces trains. Les équipes déblaient ardemment, mais le vent chasse la neige et recouvre la tranchée aussitôt après déblaiement. Par suite, il serait nécessaire d'organiser le service entre Autun-Corcelles et Arleuf-Château-Chinon pour à peu près un jour.

SL 24.1.10

Le service se fait normalement par croisement entre Autun et Corcelles, mais il n'en est pas de même entre Arleuf et Château-Chinon. La machine du train 5 du 24.1 n'a pu faire aucun mouvement depuis son arrivée à la gare d'Arleuf où elle est restée bloquée toute la journée d'aujourd'hui. J'ai donné ordre aux gares de prévenir le public que le service était momentanément suspendu sur cette section. Demain, M... montera avec une machine munie de chasse-neige et essaiera de faire le passage. Les poseurs suivront. Normalement, il y a 50 cm de neige sur toute la ligne, et 2,50 m à la route d'Alost et dans la tranchée d'Arleuf la gare en est comble. Nous allons faire ce que nous allons pouvoir pour en sortir.

SL 25.1.10

... Le service des trains a été interrompu entre Corcelles et Château-Chinon depuis le 24 courant à partir des trains 5 et 6, suite de l'abondance de neige qui a obstrué la circulation sur une longueur de 26 km. Une machine munie du chasse-neige a circulé toute la journée du 26 et une partie de la journée du 27 pour un premier déblaiement qui a été fini par les équipes régulières et des auxiliaires recrutés. L'interruption s'est répétée sur le service des dépêches entre Arleuf et Château-Chinon qui a été assuré par une autre voie. La circulation a repris son cours normal aujourd'hui 28 courant.

SL 28.1.10

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.

Lundi dernier 10, le conducteur de l'autobus de l'hôtel de la Poste à Château-Chinon, se rendait avec sa voiture chez une dame demeurant près de la gare du Tacot pour la conduire en gare PLM. Il était 5 h du matin et en pleine nuit, avec le brouillard, le jeune conducteur, qui ne connaissait pas encore très bien le pays, au lieu de prendre la route qui va en gare, descendit plus bas et s'engagea sur le passage à niveau. Voyant qu'il s'était trompé de route, il voulut revenir en arrière, mais pour tourner sa voiture, il s'engagea sur la voie. A ce moment, arrivait le Tacot. Le mécanicien ne vit sans doute pas la voiture sur la voie et déjà lancé en vitesse il vint tamponner le lourd véhicule. Heureusement, le chauffeur de l'auto avait eu le temps, en apercevant les lanternes de la locomotive, de sauter à terre. Les dégâts sont purement matériels.

IM 12.3.24

Chute à vélo sur les rails du Tacot

Hier soir, vers 18 h 30, le jeune Guignard, âgé de 10 ans, a fait une chute de bicyclette, rue de la République, au moment où, voulant éviter une auto, il traversait les rails du Tacot. La roue avant de sa machine s'étant engagée entre les rails, le malheureux cycliste fut projeté avec violence sur le sol où il resta inanimé. Relevé par des témoins et transporté à domicile de ses parents, il reçut des soins immédiats.

IM 18.9.26

Edit. P. G.



7. CORCELLES — Chantier de pavés, à la carrière

La voie empruntait un défilé ouvert dans des rochers qui, exploités, donnèrent des pierres pour paver des rues de villes. L'exploitation y fut importante entre les deux guerres. Dans les années 80, des pierres furent utilisées pour consolider les digues des étangs de Vernays entre le maquis Socrate et Lavault-de-Frétoy. Aujourd'hui la place est nette.

par les

« Corvées »



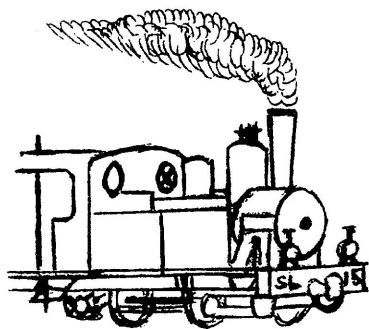
+

Edit. P. G.

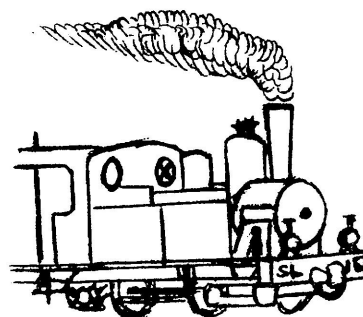


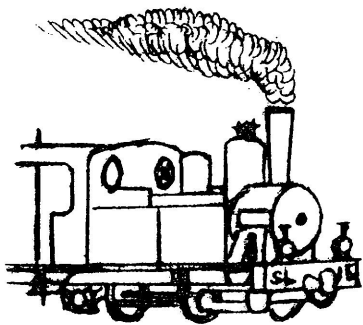
6. CORCELLES — La carrière

Des éboulis commen-
çaient à l'obstruer
avant les années 80,
quand la commune
d'Anost en trouva
l'utilité pour aména-
ger sa forêt domania-
le.



Des Corvées, pour
atteindre Fragny, il
avait fallu construi-
re tout spécialement
ce pont à Vauboeufs,
pour enjamber le
ruisseau des Malpen-
nes. Le "chemin du
Tacot" à cet endroit
coupe aujourd'hui une
pâturage en deux. Les
remblais et déblais
restent nettement
marqués.





ARRÊTS

aux

GARES

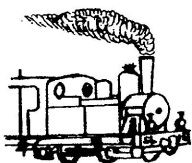
Le P'tit Train

*Un p'tit train s'en va dans la campagne,
Un p'tit train s'en va de bon matin,
On le voit filer vers la montagne,
Tch-tch fou, tch-tch fou, plein d'entrain.*

Marc FONTENOY (1952)

Tous les trains s'y arrêtaient. Des wagons vides étaient décrochés, ceux chargés dans les gares étaient accrochés. Les manoeuvres étaient parfois longues. Il fallait faire le plein d'eau, environ tous les vingt kilomètres. Un château d'eau se trouvait à chaque gare terminus, à Autun, à Château-Chinon ville et PLM, et à Corcelles (terminus jusqu'en 1904). A partir de la première guerre, où commença l'exploitation d'une carrière, un autre château d'eau fut monté aux Blandins. Si un café était proche d'une gare, il faisait recettes.

Au cours de cette partie, nous nous arrêtons un certain moment dans chacune des gares de la ligne, pour y voir des problèmes spéciaux, et surtout pour relater divers événements, plus souvent malheureux qu'heureux, dont elles étaient le théâtre : tamponnements, déraillements étaient fréquents, aussi bien le long de la ligne que dans les gares. Nous prendrons le train à Autun pour le terminus Château-Chinon PLM.



AUTUN



62. AUTUN — La Gare. Embarkement du bétail un jour de foire

Avant de partir, examinons la gare.

Désaccord sur l'emplacement de la gare : conseil municipal du 18.6.99 :

INSTALLATIONS

Conseil municipal d'Autun du 11.2.99 :

Le conseil fixe à 2 F le prix du m² de terrain à céder à la compagnie du chemin de fer de Château-Chinon.

IM

Le conseil maintient ses décisions antérieures, au sujet de l'emplacement de la gare des voyageurs fixé par MM. Coignet et Grosselin, dans le jardin de la station PLM. Il refuse absolument d'autoriser la construction de ladite gare dans le square de la ville ou sur le nouvel emplacement désigné par la compagnie PLM.

IM 1.7.99

RACCORDEMENT DE LA LIGNE PLM AVEC LA LIGNE D'INTÉRÊT LOCAL D'AUTUN À CORCELLES

Raccordement ligne PLM et ligne locale à Autun

La compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a présenté un projet relatif à l'exécution, à la gare d'Autun (ligne de Santenay à Etang, par Autun), des travaux nécessaires pour le raccordement du chemin de fer d'intérêt local d'Autun à Corcelles dont la construction et l'exploitation ont été concédées à MM. Coignet et Gosselin. La compagnie demande l'approbation, au point de vue technique, de ce projet, sur les dispositions duquel elle s'est mise d'accord avec les concessionnaires, ceux-ci devant supporter la totalité des dépenses à faire. Il résulte, du procès-verbal de la conférence ouverte entre les services du contrôle de la ligne locale et du contrôle de l'exploitation du réseau des chemins de fer PLM, qu'un accord complet s'est établi entre ces deux services sur les travaux à effectuer tant pour le service des voyageurs que pour le service des marchandises.

Le bâtiment des voyageurs de la ligne d'intérêt local occupera, latéralement à la cour PLM, un rectangle de 14,66 m sur 7,80 m, non compris les cabinets d'aisances. Le service des marchandises de la ligne locale sera aménagé à la suite du quai à bestiaux, partie sur les terrains dépendant du chemin de fer PLM, partie sur des terrains achetés à des particuliers, avec échange la long d'une voie de service du PLM. Dans ce but, la voie de sûreté actuelle sera quelque peu déplacée et allongée pour servir de voie large de transbordement. Les installations du chemin de fer d'intérêt local seront d'ailleurs entièrement séparées de celles de la ligne d'intérêt général au moyen d'une clôture munie d'une barrière servant au passage de la voie large de transbordement.

Tous les travaux du raccordement, y compris le déplacement et l'allongement de la voie large, seront à la charge de MM. Coignet et Gosselin, et les dépenses afférentes aux travaux effectués par la compagnie PLM lui seront remboursées sur facture, y compris une majoration de 10 % pour frais généraux.

Après examen de l'affaire et conformément à l'avis du service du contrôle, j'ai, par décision de ce jour, approuvé le projet dont il s'agit, sous réserve que la compagnie des chemins de fer PLM soumettra, ultérieurement, à l'approbation de l'administration supérieure, les traités réglant la location des terrains et l'usage commun de la gare d'Autun. Je notifie directement ma décision à la compagnie PLM, ainsi qu'à MM. les ingénieurs de l'Etat.

AM 15.1.00

Agrandissement des installations d'échange à la gare d'Autun

entre le chemin de fer d'intérêt local et la PLM : projet

Actuellement les voies d'échange sont devenues tout à fait insuffisantes pour assurer le transbordement des marchandises lourdes et des bois de la région. Par suite du faible nombre de wagons qui peuvent être mis en transbordement, il se produit des encombrements qui sont un obstacle très sérieux à la rapidité des expéditions et, comme conséquence, à l'accroissement du trafic des marchandises lourdes transitant dans la gare.

AM 09

Modification à la disposition des installations de la gare d'Autun (salle des pas perdus) / les installations comprenaient atelier, bureau, menuiserie, mise à marchandises, quai à combustibles et cour

Modifications à la disposition des installations de la gare d'Autun

(salle des pas perdus)

Depuis la suppression des billets AR, le nombre de billets simples délivrés par cette gare a augmenté et il n'est pas rare, les jours de foire à Autun, de distribuer 300 billets. Avec les bagages entreposés à tort ou à travers, la salle se trouve encombrée et le guichet de distribution est entouré à tel point que la porte du bureau est interceptée. Il conviendrait de placer une barrière fixe en fer, qui ménagerait un couloir dans lequel ne pourrait se présenter au guichet qu'un seul voyageur, avec sortie opposée. La tablette de 2 m de longueur et 0,45 m de largeur pourrait être supprimée et ferait un banc fort utile. L'enregistrement des bagages se ferait dans l'angle opposé. Une planche, soit mobile, soit à demeure, ferait l'office de table.

SL 29.6.18

Passage entre bâtiment GV PLM et bâtiment voyageurs CFIL :

L'agrandissement des bâtiments GV de la gare d'Autun PLM étant sur le point d'être terminé, j'ai demandé au conducteur de la voie PLM de bien vouloir ménager un passage entre ce bâtiment agrandi et notre bâtiment "voyageurs" pour permettre la circulation avec les brouettes à bagages ou chariots à 4 roues. Ainsi que vous le savez, à certaines époques de l'année, le trafic GV étant assez important entre les deux compagnies, nous sommes obligés de traverser toute la cour, d'aller chercher la clé du portillon, la rapporter (ce portillon, sortie des voyageurs, n'a que 1,50 m et les voitures à 4 roues y passent juste), de franchir avec les chariots les bordures du trottoir, ce qui provoque souvent la chute de colis et partant des avaries.

M. le conducteur a bien reconnu qu'en ménageant un passage de 2 m, qui est du reste prévu entre l'angle du bâtiment GV et celui des cabinets SL, le parcours se trouve fort raccourci, de niveau et à proximité des deux services. Il m'a fait savoir qu'il conviendrait que nous demandions à sa compagnie que ce passage soit aménagé, uniquement pour les relations SL et PLM ; qu'une porte à deux vantaux se fermant avec serrure, chaque service, SL et PLM ayant sa clé, pourrait être la clôture envisagée. La transmission des marchandises GV par quantités importantes serait ainsi simplifiée et se ferait avec moins de personnel.

SL 13.2.21

INCIDENTS à la GARE

Wagon renversé

Lundi soir 1.9, à 2 h, un wagon rempli de boeufs, que l'on faisait manoeuvrer sur une plaque tournante à la gare d'Autun, a déraillé et est tombé sur le côté. Ce n'est qu'après de longs efforts et en brisant à coups de hache le toit du wagon que l'on est parvenu à faire sortir le bétail qui heureusement n'avait pas de mal.

IM 4.9.02

Accident

Lundi soir, 15.11, à 5 h 30, M. Louis Grosjean, âgé de 57 ans, demeurant à Saint-Pierre, commune de Saint-Pantaléon, voiturier au service de M. Terreau, camionneur à Autun, sortait de la gare de la petite vitesse en conduisant trois tombereaux pleins de charbon. Au moment où la dernière voiture traversait la voie du chemin de fer d'intérêt local, il fut heurté violemment par un train en manoeuvre. Le tombereau fut brisé et renversé sur le malheureux voiturier qui eut les deux jambes cassées. M. Grosjean a été transporté d'urgence à l'hôpital où les premiers soins lui ont été donnés. L'état du blessé est grave.

IM 18.11.09

Dans la nuit du 11 au 12 mai, vol dans le tiroir de la caisse de la gare d'Autun.

SL 12.5.12

Horrible accident

Mercredi matin 18.7, vers 8 h, le jeune Maurice B., âgé de 11 ans, dont la mère est boulangère faubourg Saint-Andoche et le père mobilisé, se rendait à l'école lorsqu'en passant devant la gare, il eut la malencontreuse idée de grimper sur le marchepied d'un wagon du train de Château-Chinon qui venait d'arriver et rentrait au dépôt, rue de la République. Au moment où le convoi franchissait la barrière, le jeune B. voulut sauter à terre, mais, soit qu'il ait mal pris son élan, soit qu'il fût accroché par son ceinturon, il tomba sur les rails et les roues des trois dernières voitures lui passèrent sur le corps qui fut sectionné à la hauteur des reins. La mort fut instantanée.

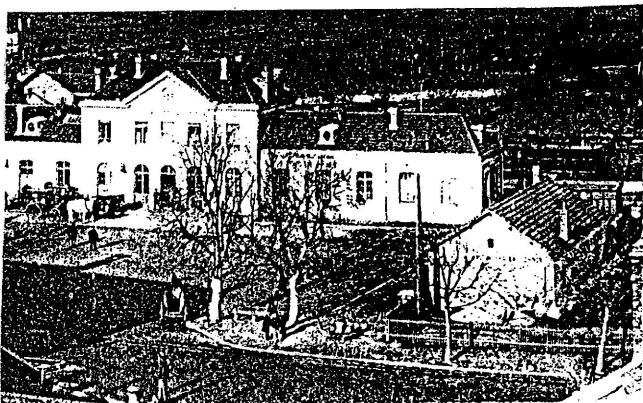
IM 19.7.17

Lereck de la voiture mixte AB 11, stationnée à la gare d'Autun, a été lacéré avec un couteau. Cet acte de vandalisme paraît avoir été fait dans la matinée après le départ du train 301. Toute l'étoffe contre les parois est rendue inutilisable. Aucun indice permettant de découvrir le ou les coupables n'a été relevé.

SL 7.9.17

Déraillement du wagon S 59 au train 301 du 20.7.18 en gare d'Autun, l'aiguille d'entrée ayant été calée par une pierre par des enfants inconnus. Aucun accident, ni avarie, sauf un retard de 15 mn au train 6.

SL 20.7.18



Un accident assez bizarre est survenu ce jour, à 15 h 15 environ, dans le transbordement de la gare d'Autun dans les circonstances suivantes : un maçon, habitant à Château-Chinon, étant pris de boisson, cherchait les ouvriers d'un entrepreneur de Château-Chinon occupés à divers travaux de réfection des bâtiments de la compagnie. S'étant engagé derrière le bâtiment du dépôt, il a grimpé sur le talus contre le jardin du chef de gare et, sans doute perdant l'équilibre, est tombé sur la voie de transbordement, faisant ainsi une chute de 4 m environ. Son état ne serait pas grave.

SL 14.6.20

A 10 h 4, un accident du travail est survenu au manoeuvre Pierre Jeandel, entrepreneur de transbordement. Etant occupé au transbordement de 20 T de spath-fluor, de wagons plats SL sur PLM, Jeandel avait placé un pont de chargement reposant à chacune de ses extrémités sur les rebords des deux wagons. En portant un bloc de pierre de 30 kg, le pont sur lequel il s'était engagé avec ce fardeau a glissé du wagon PLM et... a provoqué la chute de Jeandel et de la pierre qu'il portait. Dans cette chute, il s'est trouvé pris entre le pont et le caillou. Le docteur Renaud appelé de suite a constaté que le blessé avait une côte cassée et peut-être des lésions internes. Jeandel était couché entre les deux wagons.

SL 28.6.20

La machine venant d'effectuer la formation du train 302, rentrait au dépôt pour l'approvisionnement, lorsque, arrêté à hauteur du quai à charbon, celle-ci déraille de 4 roues avant, par suite de la rupture du rail du croisement, ce qui occasionna par la mise en place un retard au train 302 de 50 mn.

SL 24.9.20

Vol au Tacot

Jeudi 27, le parquet s'est rendu à la gare du Tacot à l'effet de procéder aux constatations nécessaires au sujet d'un vol d'une somme de 400 F, commis dans les bureaux de cette gare, il y a quelques temps. Une piste sérieuse aurait été découverte (arrêté malfaiteur le 12.5).

IM 29.4.22

Déraillement de la machine 15 des 6-8 roues au cours d'une manoeuvre dans la courbe face au quai à charbon du transbordement de la gare.

SL 18.1.24

ATTENTION au DEPART !

A 200 m de la gare, premiers tamponnements au passage à niveau de Saint-Andoche (petit rond-point actuel avant le pont du chemin de fer route 73, au début de la rue du faubourg Saint-Andoche ; le Tacot venant de la gare passait tout droit vers le petit passage sous la ligne Autun-Etang). La réglementation y était pourtant stricte (rappelée à maintes époques).

Prendre des mesures de sécurité pour éviter les accidents au PN de Saint-Andoche où la voie ferrée d'intérêt local franchit, aux abords de la gare d'Autun, la RN n° 73. La circulation des trains de la ligne au PN de la RN 73, dit de Saint-Andoche, à Autun, est réglée de la manière suivante :

- Les trains partant d'Autun marqueront l'arrêt avant la traversée du PN en question, ils ne démarreront pas ensuite sans avoir lancé un coup de sifflet prolongé ;

- Les trains venant de la direction de Château-Chinon ne marqueront pas l'arrêt, mais franchiront le même PN à la vitesse la plus réduite qu'il sera possible ; ils commenceront à siffler d'une manière continue 50 m avant d'aborder le PN ;

- à chaque passage de train, soit dans un sens, soit dans l'autre, un agent de la compagnie stationnera sur le PN avec un drapeau rouge le jour, ou une lanterne à feu rouge la nuit, et fera signe aux voitures passant sur la route de s'arrêter au passage du train.

AM 1.2.21

Arrêté préfectoral

sur les précautions à prendre pour les trains montants ou descendants, au PN de Saint-Andoche, en vue d'éviter les accidents
Note pour la gare de Tavernay-la Comaille :

- pour les trains partant d'Autun, vous recevrez, comme toutes les gares du reste, les dépêches notifiant le retard ou autre cas,

- pour les trains venant sur Autun et pour nous permettre d'être fixés sur la distance où ils se trouvent, vous annoncerez au téléphone à chaque train son départ pour Autun ; cette annonce nous permettra d'envoyer en temps utile l'agent de l'exploitation chargé du gardiennage du PN.

SL 5.2.21

Vers 10 h du matin, un wagonnet de la voie, conduit par deux poseurs, a tamponné au km 0,190, passage à niveau Saint-Andoche, une voiture automobile. Les dégâts se bornent à quelques détériorations de la voiture.

SL 22.12.09

Accident peu grave, vers 16 h, entre une automobile et le train de matériaux, au passage de Saint-Andoche.

Le train de matériaux rentrait à Autun à 15 h 50 et remorquait, à l'arrière, 3 wagons chargés de traverses. Environ 20 à 30 m avant de s'engager sur le PN le mécanicien Lécade a sifflé assez longuement et, au moment où il allait franchir la traversée, il aperçut une automobile arrivant par le faubourg Saint-Andoche et marchant à une assez vive allure. Jugeant que la collision était inévitable, il freina immédiatement et le convoi n'a guère parcouru que 4-5 m avant l'arrêt complet. Par la vitesse acquise, l'auto vint heurter le cylindre du côté droit, faussant la tôle enveloppant cette pièce et brisant le robinet purgeur. La roue droite de l'automobile, engagée entre la locomotive et le premier wagon, a été endommagée. L'enveloppe a été déchirée et le garde-boue tordu. Pour dégager l'auto, il a fallu faire marche en avant, car la voiture se trouvait, après la collision, coincée entre le convoi et la bordure du trottoir. Aucun accident de personne.

SL 23.11 ?

... Un accident grave a pu être évité grâce à la présence d'esprit du conducteur de l'automobile qui a fait un virage brusque et a pu réussir pour ainsi dire à garer sa voiture sur le trottoir bordant le jardin de la compagnie PLM... Le mécanicien a pris les mesures de sécurité pour ce passage, il a sifflé deux fois avant de s'engager sur la chaussée. Par suite de la vitesse acquise, le conducteur de la voiture n'a pu arrêter lorsqu'il a aperçu la locomotive... Imprudence du conducteur de l'automobile qui s'est engagé dans une zone dangereuse sans prendre aucune précaution.

SL 25.5.14

Un peu plus loin, sous le petit pont de la ligne PLM (près de la ZI) :

Lundi soir 22, à 6 h, le train venant de Corcelles a déraillé en passant sous le pont de la ligne PLM. Cet accident a été occasionné par une grue qui, mal chargée sur un wagon, est venue heurter le tablier du pont sous lequel sa hauteur ne lui permettait pas de passer. Il n'y eut heureusement aucun accident de personne, mais les dégâts matériels sont assez importants.

IM 25.4.01

Près du Pont Saint-Andoche sur l'Arroux :



Vendredi matin 16, à 6 h, le Tacot a tamponné, près le pont Saint-Andoche, une voiture attelée de deux boeufs, conduite par M. Moreau, cultivateur à la Grande-Verrière. Le conducteur et l'attelage n'ont eu aucun mal, mais le véhicule a été brisé.

IM 18.6.05

Pour finir, une anecdote :

Bucéphale veut emprunter l'itinéraire du rapide Autun - Château-Chinon

Mardi matin 29, vers 9 h, un officier de houzards faisait une sortie en voiture quand, arrivant rue de la République, entre la gare et le faubourg Saint-Andoche, endroit où fonctionnait le rouleau à vapeur, le cheval pris de peur fit une embardée sur le trottoir et projeta à terre le conducteur dont la tenue bleu ciel fut soumise à une rude épreuve. Cependant, il se releva rapidement, ne paraissant avoir aucune contusion sérieuse. Pendant ce temps, l'attelage désespéré poursuivait sa course folle, sans occasion d'accident, empruntant l'itinéraire de notre "Tacot". Force fut à Bucéphale de s'immobiliser à l'entrée du premier pont sur l'Arroux où, suspendu uniquement par les traverses, il se trouvait dans une situation dangereuse. Grâce au concours empressé de personnes de bonne volonté, l'animal put être dégagé. En somme, plus de peur que de mal.

Pour calmer l'inquiétude de quelques esprits, aimables lecteurs et chers lecteurs, sachez seulement que cette sortie à apparence de promenade n'était autre qu'une séance de dressage à la voiture d'un cheval devant faciliter l'inspection journalière et rapide de l'important troupeau de bétail pour l'armée dont les animaux se trouvent disséminés dans les pâturages environnants. Le conducteur nous prie de remercier les personnes qui lui ont prêté spontanément leur concours pour l'aider à dégager l'animal.

IM 31.5.17

Sortons d'Autun, tout en restant sur son territoire, entre les arrêts facultatifs des Moreaux et du Pré-Charmoy :

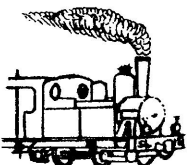
Hier soir, à 5 h 40, M. Léonard Régner, âgé de 62 ans, voiturier chez M. Noblat, négociant en vins à Autun, revenait de la Selle et de Tavernay avec une voiture de fûts vides, lorsqu'au lieu-dit Bellevue, le véhicule heurta le train du chemin de fer économique allant d'Autun à Château-Chinon. Le choc fut si violent que M. Régner tomba à terre et dans sa chute se fit deux profondes blessures à la tête et se fractura plusieurs côtes. Ramené à son domicile, place du Carrouge, par les employés de la gare, il succomba dans la nuit sans avoir repris connaissance, ni pu faire connaître comment l'accident s'était produit.

IM 1.12.04

Une collision très légère s'est produite au train 1 au km 3,5 environ, entre la voiture B 27 entrant dans la composition de ce train et une voiture attelée d'un cheval qui avait été dépassée à cet endroit. Ce cheval de petite taille était tenu en main par son conducteur et se trouvait très près de la voie, ce qui a fait croire au mécanicien qu'il était maintenu ainsi pour être habitué au passage des trains. Au moment de le dépasser, il se serait retourné assez vivement dans le milieu de la route et dans ce volte-face l'arrière de la petite voiture a légèrement frôlé la paroi de la voiture B27 en enlevant un peu la peinture. Deux lames sont un peu abîmées à leur place. L'accident s'étant produit du côté opposé au mécanicien, celui-ci n'a pu voir la collision et a continué sa route jusqu'à Autun. De ce fait, nous ne connaissons pas la personne qui conduisait cet attelage et aucune enquête n'a pu être faite ou procès-verbal dressé.

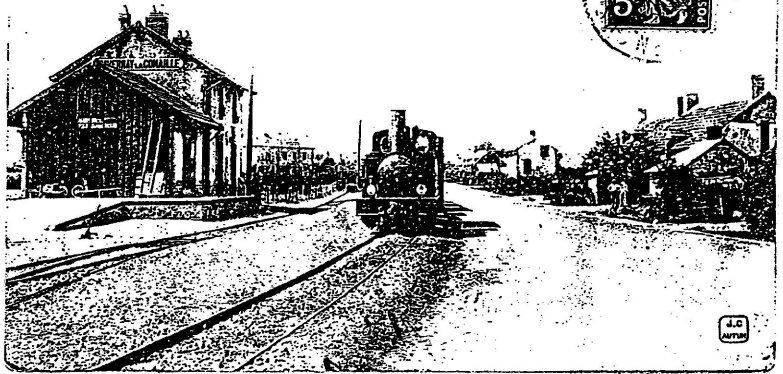
SL 15.4.24

LA COMAILLE -



Tavernay

ENVIRONS D'AUTUN — La Gare de Tavernay-La Comaille



Tous les trains ne s'y arrêtaient pas : demande du conseil municipal de Tavernay :

Le train 101, créé dans le but d'acheminer les wagons de bestiaux destinés aux foires d'Autun, ainsi que les voyageurs accompagnant ces bestiaux, n'a pas une capacité suffisante pour permettre de prendre tous les voyageurs en plus des bestiaux. Le train 201 n'est mis en mouvement que très rarement, et seulement lorsque le train 101 ne peut suffire à acheminer tous les wagons de bestiaux, et il serait impossible de donner à sa composition plusieurs voitures de voyageurs.

AM 22.7.13

Quelques incidents : à la gare ou près, et entre la Comaille et Polroy.

Une rixe a éclaté au train 3 dans la voiture B2 vers 15 h 40, immédiatement après le passage de ce train à la gare de la Comaille, entre deux hommes de 22 et 41 ans.

Suivant le chef de train, ces deux hommes étaient bien en sang-froid, ainsi qu'il a du reste été constaté à leur arrivée à Autun. Un coup de poing aurait été donné pour un motif futile. L'homme de 41 ans, domicilié au Breuil, près du Creusot, était à ce moment dans ce compartiment. Ce voyageur s'était allongé sur la banquette et endormi. A Tavernay, plusieurs voyageurs étaient montés, ne trouvèrent pas de place, invitèrent, notamment le jeune de 22 ans de Tavernay, ce voyageur à leur céder un peu de place pour s'asseoir. J'ignore dans quels termes cette invitation a été faite, ni comment elle a été reçue, mais une discussion assez vive en est résultée presque aussitôt. Le jeune a lancé à son adversaire un violent coup de poing au visage. L'autre a été renversé contre une glace qui s'est brisée. Le chef de train étant intervenu, la rixe a cessé immédiatement.

SL 22.5.25

... la gare de la Comaille est infestée de rats qui détériorent les marchandises et notamment les sacs de farine. M. Chantreau, boulanger à Sommant, se plaint, chaque fois qu'il reçoit ses farines, que ses sacs sont percés. Il y aurait lieu de mettre fin à cette situation par la destruction par un piège, puisque M. Chifflet ne peut y arriver par un appât. Coût du piège : 2,50 F environ...

SL 7.6.10

Accident

Une femme tombe sous le Tacot et a les deux jambes écrasées.

Ayant passé l'après-midi de mercredi à Autun, 12.11, Madame Marie Labille, âgée de 55 ans, domiciliée à la Comaille, rentrait par le Tacot du soir. Le convoi arrivait en gare et Mme Labille s'appretait à descendre lorsque, par suite de circonstances encore inconnues, mais que l'enquête établira sans doute, la malheureuse tomba du compartiment et roula sur les rails. Les deux derniers wagons lui broyèrent horriblement les jambes. Transportée à la clinique du Dr Platon, Mme Labille a dû subir une double amputation. Son état est grave.

(Le mercredi suivant, elle a succombé dans l'après-midi à ses graves blessures, malgré tous les soins dont elle fut entourée.)

IM 15.11.30

Accident de cheval

Dans l'après-midi de mercredi, le lieutenant Routier, de l'école de cavalerie, passait à cheval sur la route de Château-Chinon, lorsqu'arrivé près de la Comaille, il rencontre le train d'Anost. Sa monture prit peur, s'élança dans un champ bordant la route et, malgré l'habileté du cavalier, finit par le désarçonner. Pendant que l'officier se relevait, le cheval filait au galop et on ne put l'arrêter qu'à quelques kilomètres de là. C'est un facteur des postes, rentrant à Autun, qui l'a arrêté sur la route et ramené à Autun. Ajoutons que M. Routier n'a eu aucun mal.

IM 28.2.04

Vendredi 20, le train partant à 6 h 49 d'Autun a tamponné, entre la Comaille et la halte de Polroy, une voiture de boulanger qui franchissait le passage à niveau. La voiture a été réduite en miettes. Par un heureux hasard, le conducteur et le cheval n'ont eu aucun mal.

IM 26.10.05

Un wagon de bois de chauffage a, en cours de transport, eu une partie de son chargement répandue entre Polroy et la Comaille.

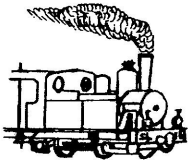
IM 30.6.18

L'embranchement du dépôt de Tavernay - la Comaille avait été posé pour le second réseau (voir projets de lignes) :

Vous pouvez faire opérer le déchargement de vos traverses sur ce dépôt.

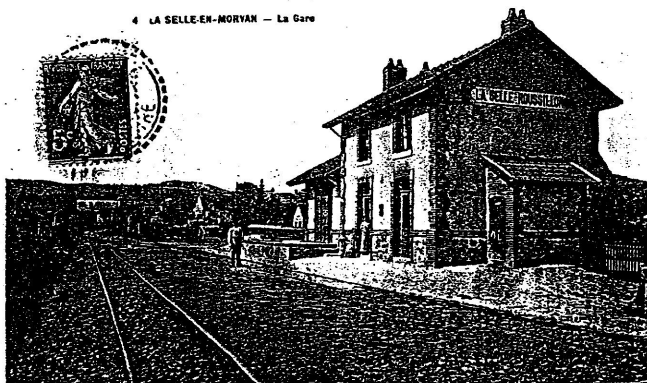
SL 19.6.14

Si les traverses ne servaient pas pour ce réseau qui n'a pas été ouvert, la gare de Tavernay, où se trouvait également le chef d'équipe principal, servait de dépôt pour les traverses de la ligne, qui étaient mises en place dans les divers cantons de la ligne à réviser au fur et à mesure des besoins.



LA SELLE

- ROUSSILLON



Le pont de la Vesvre, modifié pour le passage de la ligne en 1898, a été consolidé en 1906-07.

Un plan parcellaire au 1/1000 de tous les terrains acquis pour l'établissement des communications interceptées pour la construction du chemin de fer, ainsi qu'un procès-verbal de récolement, réception et remise des ouvrages aux services intéressés, furent établis pour chaque commune. Les voici en exemple pour la commune de la Selle :

Procès-verbal de récolement, de réception et de remise

L'an 1903, le 5 décembre... a eu lieu l'examen et la vérification des travaux exécutés par la compagnie des chemins de fer d'intérêt local, concessionnaire de la ligne d'Autun à Corcelles. Il a été procédé contradictoirement aux opérations par... L'examen et la vérification des travaux ont donné lieu aux observations suivantes :

1- CHEMIN VICINAL ORDINAIRE 2 AVEC PASSAGE À NIVEAU DE 4 M AU PK 10,06185

Aucune modification en plan. En profil, sur le côté gauche du chemin de fer, un palier sur 1 m sera suivi d'une pente de 0,02 sur 10 m, puis d'une autre pente de 0,05 sur 2,61 m ; sur le côté de la RN un palier de 1,45 m précèdera une rampe de 0,0375 sur 12 m. La largeur du chemin sera de 5,70 m avec bombement de 1/50 et talus en remblai de 3/2. L'empierrement qui aura une largeur de 3 m sur 0,15 d'épaisseur se raccordera en patte d'oie avec celui de la RN.

(exécution conforme)

2- CHEMIN RURAL AVEC PASSAGE À NIVEAU DE 4 M AU PK 10,09744

Ce chemin traversera la voie sous un angle de 64°40' ; à gauche, il se raccordera au chemin existant par une courbe de 10 m de rayon ; à droite, il se dirigera par une courbe de 10 m suivie d'un alignement de 7,80 m vers la RN 78 à laquelle il se raccordera par des courbes de 10 m de rayon. En profil, il présentera sur la gauche de la voie un palier de 1 m, une pente de 0,02 sur 7,10 m et un palier de 4 m ; sur la droite un palier de 1 m suivi d'une rampe de 0,0032 sur 15,45 m. La largeur sera de 5 m avec un bombement de 1/50 ; l'empierrement aura 4 m de largeur et 0,12 d'épaisseur ; il ne régnera qu'aux abords de la voie.

L'écoulement des eaux sera assuré à gauche de la voie par une buse de 0,30 de diamètre et de 8 m de longueur placée sous le chemin ; à droite, par une autre buse de même longueur et de 0,20 de diamètre placée également sous le chemin ; une troisième buse de 0,50 de diamètre et de 8,50 m de longueur assurera l'écoulement des eaux du fossé de la RN.

(exécution conforme)

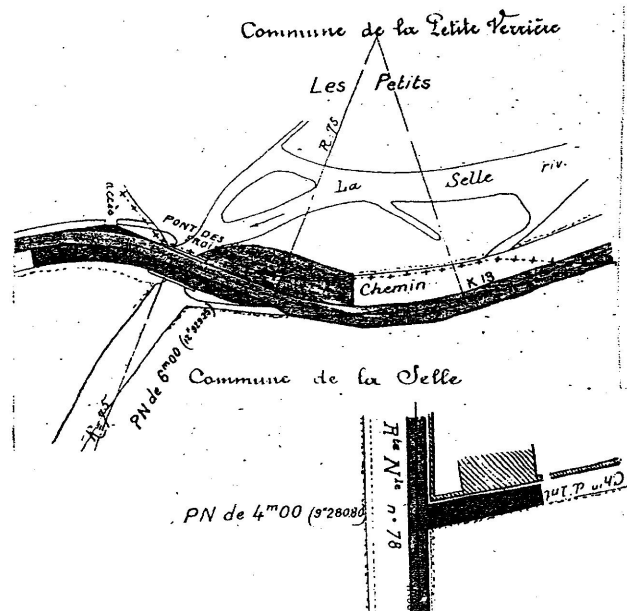
3- CHEMIN VICINAL ORDINAIRE 5 AVEC PASSAGE À NIVEAU DE 4 M AU PK 11,81515

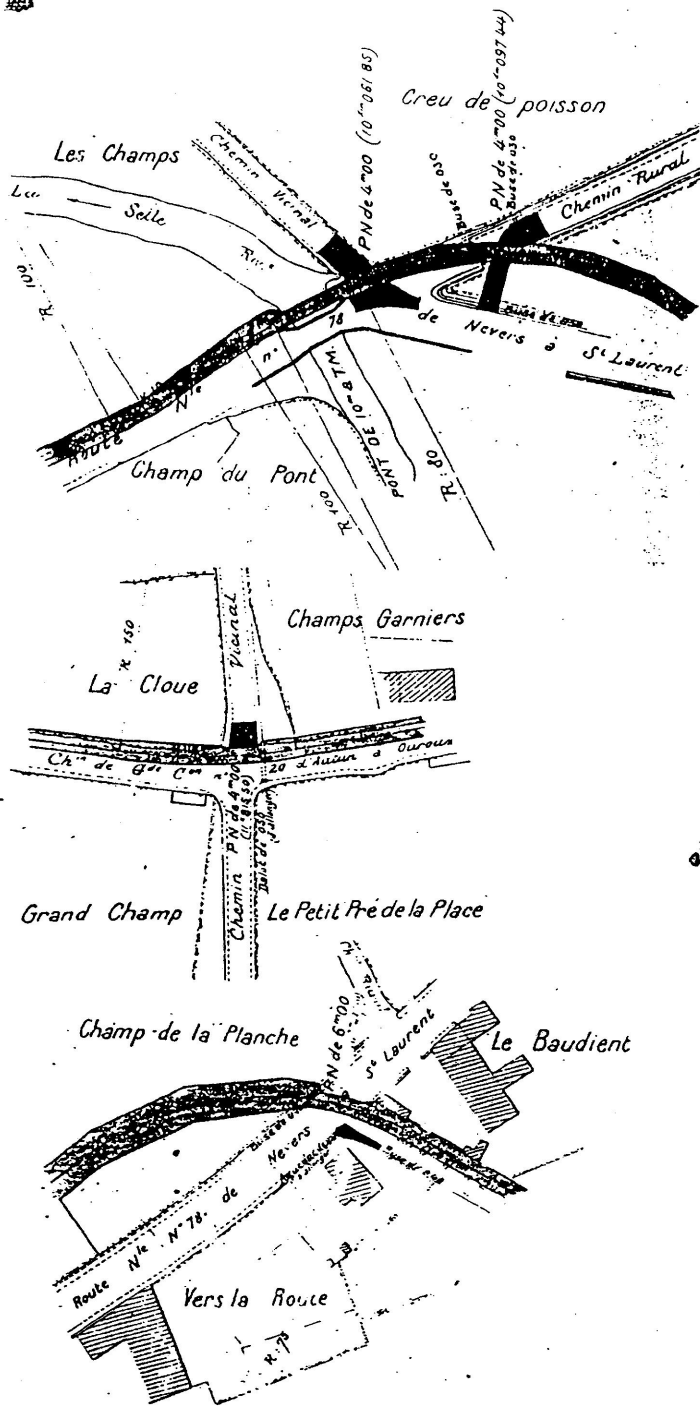
Aucune modification en plan. En profil sur le côté gauche du chemin de fer un palier sur 1 m précèdera une pente de 0,02 sur 3,50 m qui elle-même sera suivie d'un second palier de 4,35 m. La largeur du chemin sera de 6,50 m. L'empierrement aura 3 m de largeur et 0,18 d'épaisseur.

(exécution conforme)

En conséquence, les prescriptions administratives ayant été remplies, les travaux étant exécutés conformément aux règles de l'art, et se trouvant en bon état d'entretien, MM... ont déclaré recevoir les travaux exécutés par la compagnie des chemins de fer d'intérêt local. L'entretien ultérieur sera à la charge de la commune de la Selle à partir de ce jour...

AC 5.12.03/19.3.04





INCIDENTS

urtout au passage à niveau, près de la gare, où le Tacot traversait la RN 78 pour emprunter la route d'Anost.

Accident d'auto

Dimanche soir 30.9, vers 20 h, une automobile, occupée par quatre Autunois, se dirigeait vers Nevers. Trompé par l'obscurité, en arrivant au pont de Polroy, le conducteur suivit les rails du Tacot au lieu de s'engager sur la bonne route et à une assez vive allure s'en vint heurter une croix de pierre à côté de laquelle se trouvaient des troncs d'arbres. L'avant de la voiture fut défoncé, mais par une chance extraordinaire les occupants n'eurent aucun mal. Ils en furent quittes pour demander à Autun une autre voiture afin de continuer leur voyage.

IM 3.10.23

Déraillement

Par suite d'une fausse manoeuvre d'aiguillage, le train venant de Château-Chinon à midi 35 a déraillé en gare de la Selle. Il n'y a pas eu d'accident de personne, mais il en est résulté un retard d'environ trois quarts d'heure.

IM 24.3.11

Au train 6, au km 10,450, nous avons tamponné une voiture où il y avait quatre personnes et qui allait en sens inverse du train. A l'approche, le cheval prit peur. A ce moment, le conducteur descendit de voiture, mais il a été un peu trop tard et ne put maintenir sa bête qui recula sur la voie. L'arrière de la voiture fut attrapé par le premier véhicule joint à la machine du train. Deux des personnes étant restées sur la voiture furent projetées par terre et l'essieu de la voiture tordu. Je crois que la blessure des deux personnes sera légère, car ils ont pu néanmoins continuer leur route (personnes de Saint-Fargeot). Trois personnes du train ayant vu l'accident se produire ont dit que, si le conducteur était descendu assez tôt de voiture, l'accident aurait pu s'éviter.

SL 27.3.18

Une collision a eu lieu le 16.2 à 15 h 45 au PN de la RN 78 à la Selle-en-Morvan, entre le train 301 et une voiture à 4 roues attelée d'un cheval, conduite par Mme Panaud habitant Roussillon et se dirigeant sur cette localité. Cette dernière allait engager son attelage sur le passage à niveau, côté gauche de la route, lorsque le train se présentait pour le franchir. Un accident grave a pu être évité du fait qu'à l'arrivée du train, le cheval a fait un brusque écart de côté, dans le sens opposé à la marche du train. Il s'en est suivi que seule la roue gauche avant de la voiture a été brisée par l'avant de la locomotive et que le cheval s'est trouvé dételé en raison de l'usure des harnais.

Mme Panaud, restée sur la voiture, n'a eu aucun mal, qu'une forte frayeur, ce qui explique qu'elle n'a pu répondre aux diverses questions qui lui ont été posées par les agents du train. Un autre attelage, arrêté du côté droit de la route 78, masquait sans doute la vue du convoi venant de la Petite-Verrière. En outre, un empiétement récent de la chaussée fait croire que le bruit des roues de sa voiture sur le gravier a empêché Mme Panaud d'entendre le train et ses appels. De plus, elle avait la tête enveloppée de fûchus de laine pour se préserver du froid. Le mécanicien dit avoir sifflé 80 m avant le PN.

et SL 17.2.21

Sous le "Tacot"

Mercredi soir 16.2, vers 4 h, au passage à niveau de Bellevue, un attelage conduit par Mlle Pernot, receveuse ruraliste à Roussillon, fut prise en écharpe par le train venant d'Anost. Sous le choc, une roue de la voiture se brisa et Mlle Pernot fut projetée sur le sol, heureusement sans se faire aucun mal. C'est en voulant éviter un camion-auto chargé de bois que Mlle Pernot s'est jetée devant le Tacot.

IM 19.2.21

Encore le Tacot

Mercredi 16 matin, par suite d'un défaut d'aiguillage, le Tacot venant à Autun a défoncé un wagon de chaux en gare de la Selle. Malgré le ralentissement du train à son entrée en gare, le choc fit dérailler la locomotive qui se renversa sur la voie. Par bonheur, les dégâts sont purement matériels. Les voyageurs à destination d'Autun ont dû être amenés en camion-auto.

IM 19.7.24

Imprudence mortelle

Dimanche soir 31.8, vers 6 h, le nommé Gabriel Rodrigue, 19 ans, garçon charcutier, se rendait à bicyclette chez ses parents à Cussy et traversait la commune de la Selle au moment même où le Tacot d'Autun à Château-Chinon quittait la gare. L'imprudent cycliste eut la malencontreuse idée de suivre le chemin de fer et peut-être même de s'accrocher d'une main à un des wagons afin de se laisser tirer. Toujours est-il que, à quelques centaines de mètres après avoir passé le bourg, le malheureux eut sa machine heurtée et projetée sur la route, tandis qu'il restait suspendu au wagon. Traîné sur une distance de 200m, blessé et contusionné, Rodrigue fut relevé en piteux état par des automobilistes qui le ramenèrent à la Selle et M. Caroline, maire, le transporta à l'hôpital d'Autun. Malgré les soins immédiats dont il fut l'objet, le malheureux est mort lundi des suites de ses blessures.

IM 3.9.24

Deux bêtes écrasées par le Tacot

Hier matin, le Tacot d'Autun à Château-Chinon a tamponné et écrasé près de la Selle deux juments appartenant à M. Joly. C'est une perte de plusieurs milliers de francs que subit ce dernier.

IM 20.12.30

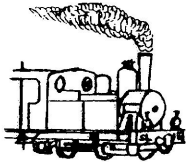
Un cycliste fait une chute et est traîné par le Tacot

Un jeune porteur de journaux, nommé Labonde, au service de M. Giroux, dépositaire de journaux à Autun, effectuait sa tournée à vélo, vendredi matin, dans la commune de la Selle 29.7. A un moment donné, par suite d'un dérapage, il fit une chute, se blessant à la tête et resta évanoui tout près des rails du chemin de fer d'intérêt local d'Autun à Château-Chinon. Un convoi

de marchandises survint quelques minutes après et accrocha le jeune homme, le traînant sur plusieurs mètres et lui faisant aux jambes et sur tout le corps diverses blessures, heureusement sans gravité. Ramené à Autun sur le convoi, il reçut les soins d'un docteur et fut reconduit à son domicile.

IM 3.8.32

LA PETITE - VERRIÈRE - CASSY



Tout s'est borné, pour les voyageurs à un retard considérable et pour les employés du chemin de fer à un surcroît de travail et de fatigue à la fin d'une journée longue et pénible.



Un nouveau déraillement le 4 mars au soir, cette fois devant la mairie : c'est pas toujours au même endroit.



Extraits de trois bulletins de la Petite-Verrière :

Notre gare prend une importance exceptionnelle. — Mardi 1^{er} Mars de 6^h à 8^h du soir on pouvait y voir trois trains sous pression et plus de 300 voyageurs.

???

Puisqu'il faut tout vous dire, cette affluence était quelque peu accidentelle.

A cause de la foudre, le train, quittant Autun à 5^h25 avait été doublé; arrivé devant notre église, le premier convoi dut s'arrêter: un des wagons avait déraillé. — On remit en place

la maladroite voiture — opération fréquente sur le taho, toujours longue cependant.

Après une heure, le train en détresse, suivi du train bis, s'avance vers la gare, mais devant le cimetière, le capricieux wagon sort encore de ses rails; il faut les lui faire réintégrer. — opération fré..... von plus haut.

Entre temps le train, venant d'Amont, était arrivé et ne pouvait continuer sa route, la voie étant obstruée tant et si bien qu'à 8^h nous avions à notre gare 3 locomotives qui sifflaient désespérément et quelques centaines de voyageurs qui attendaient patiemment qu'on put les conduire à destination.

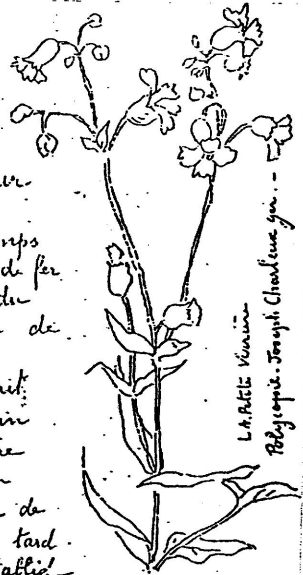
6.3.10

Déraillement sur le tacot.

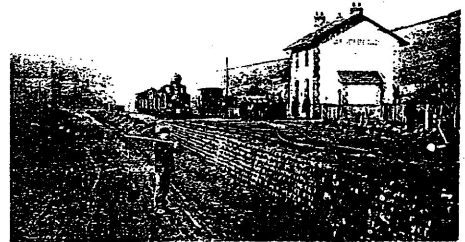
Il y avait longtemps que notre petit chemin de fer n'avait pas déraillé — du moins sur le territoire de la paroisse.

C'est ce qu'il a fait lundi 24 février: le train partant de la P Verrière à midi 45 est resté en panne devant la ferme de Vauchose. Ce n'est qu'assez tard que la circulation a été rétablie.

PV 5.3.11



La Petite Verrière
Religieuses: Joseph Charleux g.



La Gare.

D'abord il faut vous prévenir de ne pas avoir peur des deux hommes qui, l'arme sur l'épaule, semblent monter la garde: ils n'ont pas de mauvaises intentions, pas plus contre vous que contre personne autre... bien le contraire, vous le verrez tout à l'heure.

Voilà arrivant à notre gare à 14 h 5 le train qui devait en être parti à midi 45. Oh ! pour l'exactitude le tacot ne rendrait pas des points au P.L.M.

Lui importe après tout qu'on soit à Autun une demi-heure plus tard que ne le veut l'Horaire.

On peut parfois manquer la correspondance avec la grande ligne, on n'a qu'à attendre le train suivant, 4 ou 5 heures après on arrive toujours.

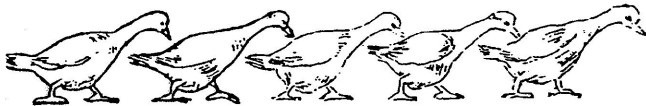
Quel avantage par contre de n'avoir pas à faire à une Grande Administration.

Vous voyez la gare : La P. Verrière-Cussy. On peut s'y présenter à n'importe quelle heure, soir et matin : grande vitesse, petite vitesse, colis postaux, tous les bureaux, aussi bien pour l'arrivée que le départ, sont ouverts en permanence. C'est appréciable, ça !

La locomotive même, que vous avez sous les yeux, a failli cette semaine être cause d'un lamentable accident.

Mardi 28 janvier deux habitants de Menessaire, assis sur un grand char, tiré par un cheval, revenaient de la foire d'Autun, sur les 4 heures du soir, ils se trouvaient entre le moulin et l'église de la P. Verrière, quand le tacot surgit brusquement à un coude.

Le cheval eut-il peur, recula-t-il ? La voiture se trouva-t-elle trop près de la voie ? Toujours est-il que la grosse locomotive effleura



l'arrière du char, légèrement, très légèrement, ... assez toutefois pour mettre sans dessus dessous, cheval, voiture et gens. Il s'en fallut de quelques centimètres que le conducteur fut broyé par les roues du train.

Fort heureusement nous n'avons pas à déplorer un tel malheur.

Un des hommes eut des contusions sans gravité, l'autre fut indemne, le cheval n'eut qu'à se relever, la voiture fut seule quelque peu endommagée.

En l'absence du docteur Bigeard actuellement à Vichy, — (il va très bien maintenant, notre bon docteur) — c'est M. le Curé qui a pansé le blessé : il n'y avait rien à faire, il était presque à la hauteur de la tâche.

La voiture fut le lendemain remise en état par le maréchal de la paroisse.

Le blessé et son compagnon demeurèrent jusqu'au matin chez ... précisément chez les deux frères qui montent la garde et qui, de la meilleure bonne volonté, s'employèrent à secourir les voyageurs en détresse.

Conclusion :

Ne suivez donc pas le côté de la route qui longe la voie ferrée. Il y a tant de place à côté !

PV 1.2.13

Demande du syndicat agricole autunois pour ne pas effrayer les animaux :

Demande faite par le syndicat agricole autunois, président M. de Champeaux, de recommander aux mécaniciens, lorsqu'ils passent près des troupeaux, de ne pas effrayer les animaux par des coups de sifflets et de ralentir au besoin la marche du train. Les dispositions des art. 55 et 56 du règlement général d'exploitation paraissent suffisamment répondre aux desiderata du pétitionnaire. Il suffira d'appeler à nouveau l'attention de nos agents des trains sur la stricte observation des prescriptions qui font l'objet des deux articles précités et nous aurons ainsi donné satisfaction aux populations.

AM 7.01

Quelques incidents :

Incendie d'un hectare environ de bois appartenant à M. de Champeaux, maire de la Petite-Verrière, au lieu-dit "les Bruyères de...", après le passage à niveau des Chaumes-Froides.

Procès-verbal dressé par la gendarmerie d'Anost.

Ce sinistre s'est déclaré après le passage du train facultatif, jour de foire à Autun. Le bois est en bordure de la voie et planté en partie de pins maritimes, de chênes, genêts et bruyères. Les dégâts ne paraissent pas très importants. L'incendie aurait été provoqué par les étincelles de la locomotive, température chaude et orageuse ce jour-là. Cette parcelle de bois a pris feu à 13 h, immédiatement après le passage du train supplémentaire. Les dégâts estimés à 250 F par M. de Champeaux ont été réglés, à peu près la moitié.

SL 21.6.16

La locomotive du train 302 de ce jour a déraillé des deux roues avant, au km 14,174, sur un parcours de 60 m environ ; par suite de la rupture du rail au grand rayon et par un heureux hasard, les quatre autres roues ne sont pas sorties de la voie, ainsi que les véhicules qui suivent. Il en est résulté un retard de 35 mn environ occasionné par la remise sur rails de la machine n° 5. Cet accident n'a pas gêné la circulation du train descendant.

SL 27.8.20

Un accident sans gravité est survenu à 4 h 32 environ au train A au km 14,100 situé sur le territoire de la Petite-Verrière, dans les circonstances suivantes : M..., vendeur de journaux à Autun, de retour de la Petite-Verrière, était couché le long de la voie au lieu indiqué ci-dessus et la bicyclette sur la voie. Par suite de l'heure matinale et de l'herbe, les mécanicien et chauffeur n'ont pu l'apercevoir que lorsqu'ils étaient à sa hauteur. Les blessures sans gravité ont été produites par le marchepied de la locomotive, par contre la bicyclette était broyée et rendue inutilisable. Le jeune homme s'est relevé par ses propres moyens et est rentré à Autun par le train 2 de ce même jour. Le docteur lui a prescrit quelques jours de repos.

SL 29.7.32

A 18h25 environ, au km 15,100, une petite collision est survenue entre le train B, matériel vide, parti de la Petite-Verrière pour rentrer à Autun, et une voiture hippomobile non éclairée et tenant le côté droit de la route, sens la Selle - la Petite-Verrière. Le mécanicien Coquet, conduisant le convoi marche arrière, déclare n'avoir pas vu cet attelage au moment où il arrivait à sa hauteur. Aucune trace de choc n'est apparente, ni contre la machine, ni contre les véhicules qui suivaient.

SL 1.3.30

Les wagons S 54-1-32 chargés de pierres et le fourgon DF 11, entrant dans la composition du train facultatif 301 entre la carrière des Blandins et Autun, ont déraillé des quatre roues, ce jour à 8 h 40 environ, au km 15,9, arrachant 60 m de voie de chaque côté. Seuls la machine 4 et le wagon S 37 qui suivait cette dernière sont restés sur rails. En raison de la désorganisation de cette partie de voie, plusieurs rails étaient tordus, le déchargement des trois wagons a été jugé indispensable. Le travail de déchargement et le relèvement des wagons vides remis sur rails ont duré 3 h 30. La mise en état de la voie a demandé plus de temps et ce n'est que vers 10 h 30 que la circulation a été rendue libre, occasionnant ainsi au train régulier 302 un retard de près de 6 h. Le mauvais état des traverses à cet endroit paraît être la cause du déraillement. Ce déraillement apporte de la perturbation dans la marche des trains de la carrière.

SL 19.7.20

Le train 4 a brisé l'arrière de la voiture à deux roues de M. Machin à Cussy, au km 16,1, dans la traversée du village de la Petite-Verrière. M. Machin revenait, avec quelqu'un d'autre, de la foire d'Anost, se rendant à Autun. L'attelage suivait le côté droit de la chaussée, lorsque le cheval, sans doute effrayé à l'approche du train, s'est mis à reculer, engageant ainsi l'arrière de la voiture sur la voie alors que la locomotive n'était plus qu'à quelques mètres de celle-ci. Le mécanicien a vu le danger et, ayant pu arrêter son convoi presque de suite, évité un accident plus grave. Les deux personnes n'ont eu aucun mal ainsi que le veau qui se trouvait également sur cette voiture. ... sans pouvoir éviter que la locomotive ne pousse devant elle, par travers et sur une longueur de 4 m environ, la voiture dont l'essieu fut cassé au ras du milieu de la roue droite. A ce moment, les personnes assises sur le siège sont tombées sur le côté de la voie à un mètre environ de la machine et allaient être broyées si le mécanicien n'avait fait tous ses efforts pour bloquer son train. 13 h 29, en face de l'auberge Brochot, environ à 200 m de la station.

SL 23.6.14

Une détresse du train facultatif 102 a eu lieu en gare de la Petite-Verrière, par suite du déraillement de la machine 5. La manoeuvre faite en gare pour poser le wagon 15 était terminée, la machine ayant conduit en le refoulant le wagon bestiaux à proximité du quai de déchargement. A ce moment, le chef de train Garnier, qui commandait la manoeuvre, était occupé à serrer le frein à main du wagon bestiaux et allait vers l'aiguille donnant accès à la voie principale, quand la machine se mit en marche avant. Malgré les efforts du mécanicien, elle s'engageait sur la voie du cul-de-sac à une assez vive allure et a déraillé de deux roues avant près du butoir. Il en est résulté des avaries de divers organes qui ont empêché ce train à continuer sa route. Le train régulier 301, à son passage à la Petite-Verrière, a aidé le personnel du train 102 à retirer la locomotive déraillée de cette situation et cette dernière a pu rentrer à Autun par ses moyens à 17 h 15 environ. Suivant les explications du mécanicien, le frein n'aurait pas fonctionné et il croyait que l'aiguille était bonne.

SL 22.3.21

Une collision s'est produite à 6 h 45 environ, entre le train 1 et le camion automobile d'un voiturier à Cussy, au passage à niveau de la route de Cussy, à 100 m de la gare de la Petite-Verrière. Le conducteur a déclaré n'avoir ni vu ni entendu siffler le train, par suite du mauvais temps (tempête de vent et pluie) qui sévissait à ce moment. Il s'était donc engagé sur le PN sans regarder du côté d'où venait le train. De plus, pour se préserver de la pluie, il avait relevé le col de son pardessus. Le choc fut peu violent, le camion a été poussé au devant de la locomotive pendant quelques mètres, puis versé sur la voie et la chaussée. Onze voyageurs se trouvaient à l'intérieur et un sur le siège aux côtés du voiturier. Aucun des occupants n'a été blessé, deux seulement ont des égratignures sans gravité et n'ont pas voulu être pansés. Les dégâts au matériel seraient assez importants : châssis et carrosserie de l'auto fortement endommagés, pour le chemin de fer un disque avant de la locomotive brisé.

SL 29.4.24

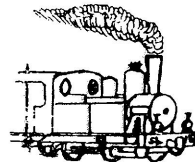
Une collision avec une voiture à 4 roues attelée d'un cheval conduit par M. Frazey, messager à Cussy, s'est produite le 25.2 au train 2 à 18 h 15 environ, au PN de la route d'intérêt communal de la Petite-Verrière à Cussy, au km 16,4. Après le signal de départ réglementaire, le train, en quittant la gare, allait franchir le PN lorsque l'attelage de M. Frazey s'y engageait aussi. Instinctivement, le conducteur, assis sur son siège, fit obliquer son cheval à gauche dans le même sens que la marche du train, ce qui détermina la position de la voiture par le travers de la route et engageant ainsi la roue droite avant de la dite voiture dans le PN. Le choc du côté de l'avant de la locomotive a projeté l'attelage dans le fossé en contrebas de la route, sans occasionner de dégâts bien importants. Avant-train et ressort sont cassés. Le chauffeur n'est pas blessé. M. Frazey a pu sauter de sa voiture et a répondu, aux questions posées, n'avoir aucun mal. Le train s'étant arrêté aussitôt, le personnel a fait toutes constatations et a aidé M. Frazey à retirer son cheval du remblai. Le mécanicien affirme avoir dépassé, un peu avant le village de la Petite-Verrière, l'attelage de M. Frazey et, malgré son coup de sifflet, celui-ci a continué à maintenir son cheval en bordure de la voie de sorte que le convoi a déjà passé très près de la voiture.

SL 26.2.21

Arrêt du train : chute d'un arbre dans la propriété Repoux à la Petite-Verrière, renversé par la tempête sur la voie. Aucun accident, le tampon de la locomotive a été arraché, la ligne téléphonique coupée.

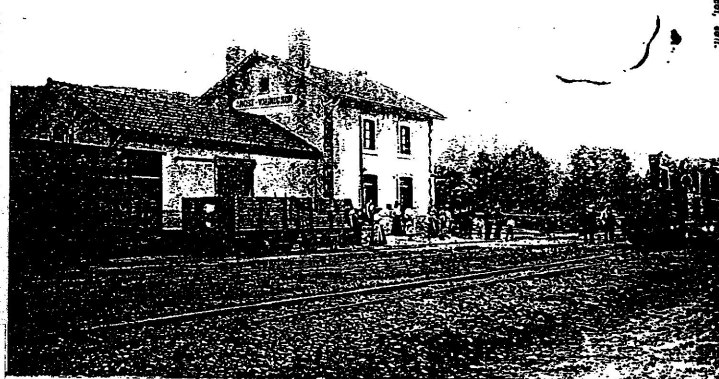
SL 14.3.19

ANOST



- VAUMIGNON

ANOST - La Gare



Un bail avait été passé entre la régie et M. Garnier, entrepreneur à Bussy, pour la location d'une parcelle de terrain (1925) ; en 1932, location 70,50 F.

Les manoeuvres étaient longues dans cette gare en raison du nombre de wagons qu'il y a toujours à réunir.

SL 10

Bien des incidents et ce, avant même l'ouverture de la ligne :

Vandalisme

Ces jours derniers, de jeunes forains ont pénétré dans la gare en construction, au hameau de Vaumignon, et, profitant de l'absence des ouvriers, y ont causé de nombreux dégâts. Ils ont lacéré à coups de couteau huit sacs de ciment, dont ils ont répandu le contenu dans la rivière qui passe à proximité. Plusieurs sacs de chaux et de plâtre ont été également éventrés. Puis, s'étant emparés d'un pinceau de peinture, ils ont dessiné des caricatures gigantesques sur l'intérieur des murs de la gare. La gendarmerie avisée se livre à une enquête.

IM 15.10.99

Accident en gare d'Anost

Ces jours derniers, le nommé Etienne Chapey, 76 ans, maçon aux Valternes, a eu le pied droit fracturé partie intérieure par un wagon en manoeuvre en gare de Vaumignon. M. le docteur Bigeard a soigné le blessé qui, en raison de son âge, sera longtemps incapable de tout travail.

IM 15.11.08

Lundi soir 22, le Tacot de Château-Chinon à Autun a déraillé en pleine voie, près de Vaumignon. Plusieurs voitures de queue sont sorties des rails, il n'y eut aucun accident de personne. Après une demi-heure de retard, le train a repris sa marche.

IM 25.9.13



Un tamponnement a eu lieu aujourd'hui en gare d'Anost. Le train 4 a pris en écharpe deux wagons J se trouvant sur la transversale côté Autun. La garde-station dit que ces wagons ont été envoyés par des personnes faisant des chargements de bois. Sous le choc, les véhicules ont déraillé des quatre roues, interceptant la voie principale.

SL 11.5.14

Le train 301 a déraillé à 15 h 41 au km 20,340, un peu avant la gare d'Anost. La voie à cet endroit est en déclivité. Lorsque le mécanicien a pu arrêter complètement son train, celui-ci avait parcouru 80 m depuis le commencement du déraillement jusqu'au fourgon. La locomotive et les deux wagons chargés qui suivaient n'ont pas déraillé. Le wagon chargé de bestiaux semble avoir déraillé le premier les quatre roues hors la voie, la première voiture de deux roues ainsi que le fourgon. Quant à la seconde voiture intercalée entre la première et le fourgon, elle se trouvait sur rails au moment de l'arrêt du train. Près de 100 m de rails ont été versés de chaque côté. Le relèvement des trois véhicules déraillés a occasionné un retard de 2 h 47 au train 301. Le train 6, formé avec la machine de réserve, n'a pu partir qu'avec un léger retard emportant sur les lieux le personnel et l'outillage de voie 1er canton. Les 1re, 2e et 3e équipes ont immédiatement travaillé au rétablissement de la voie et, en raison de la longueur arrachée, ce travail n'a pu être terminé que vers 2 h 40, permettant le passage du train 6 qui n'est parvenu à Château-Chinon PLM qu'à 4 h 11 avec un retard de 7 h 37. Aucun accident de personne, ni dégât au matériel roulant. Ce déraillement paraît être dû au mauvais état des traverses et à l'écartement de la voie.

A la suite du déraillement, M. Defossement à Arleuf réclame le remboursement d'une somme de 600 F pour une vache tombée dans le wagon déraillé le 8 mai, au km 20,340, train 301. Cette vache, ainsi qu'un boeuf et un veau, avaient été chargés à Fâchin pour Autun. M. Defossement attribue la chute de cette vache au déraillement du wagon (il est vrai que ce wagon a été traîné sur une longueur de 200 m au moins sur le ballast). Les animaux chargés dans un wagon peuvent bien glisser sur le plancher du wagon sali par leurs excréments, sans qu'un déraillement se produise. La compagnie n'étant pas tenue de fournir la paille ou tout autre produit pour éviter ces chutes, elle ne saurait à mon avis être tenue responsable de cet accident. L'expéditeur n'ayant pas fait le nécessaire à ce sujet, il demeure son seul responsable.

SL 8.5.18

Sur le territoire d'Anost, la ligne du "tacot" passe à près de 3 km du bourg (par économie ou pour préserver l'environnement !). Son parcours, avec ses gares de Vaumignon et de Corcelles, ses haltes des Chevannes et de Velée, est très pittoresque, notamment après Corcelles-aux-Corvées, où elle passe entre deux grands blocs de rochers, dans un style très "Far-West". Elle sera fermée en 1938.

André BASDEVANT

Courrier du Parc (1974)

ENVIRONS D'AUTUN. - Gare d'Athéz-Corcelles.



Terminus de la ligne Autun-Corcelles, tout le monde descend ! (jusqu'en 1904) Les années suivantes, avant de continuer sur Château-Chinon, l'arrêt y était toujours un peu long : il fallait recharger la locomotive en eau :

A 15 h 25 environ, un accident grave est survenu en gare d'Anost-Vaumignon au cours d'une manoeuvre pour la reprise des voitures vides garées et laissées par le train 102. Une fillette de 9 ans, Marguerite Perraudin, qui se trouvait sans doute dans une voiture de tête, a été projetée sous une voiture au cours de la manoeuvre et a eu la jambe coupée. Elle a été transportée d'urgence à la clinique du docteur Latouche. Suivant les renseignements fournis, aucun témoin n'a vu comment l'accident s'est produit. Elle jouait dans les voitures abandonnées et c'est probablement en descendant qu'elle sera tombée, sans être vue par les agents au moment où l'on manoeuvrait ces dernières.

SL 1.9.20

et

Jambe broyée

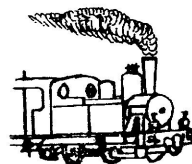
Mercredi dernier 1.9, dans l'après-midi, une fillette dont les parents habitent Anost-Vaumignon, 8 ans, Marguerite Perraudin, jouait avec sa soeur près d'une rame de wagons qui devaient être accrochés à un train. Au cours de la manoeuvre, les deux enfants voulurent monter sur le marchepied d'un wagon, mais la jeune Marguerite roula sous le convoi qui lui broya une jambe. Aussitôt elle fut transportée à la clinique d'Autun où l'amputation du membre fut jugée nécessaire.

IM 8.9.20

Par suite d'une fausse manoeuvre en gare d'Anost, pour adjoindre du matériel au train 3 du 8.2, un déraillement s'est produit sur l'aiguille de la voie de dédoublement, côté Autun, interceptant la voie principale. Les deux roues arrière d'un wagon J chargé de 10 T grains, n'ayant pas franchi complètement l'aiguille, se trouvaient à cheval au moment où le mécanicien a fait marche arrière. Par suite de cette erreur de manoeuvre, les tampons des wagons J 3-53 et leurs attelages s'entrecroisaient, compliquant ainsi le relevage. Le déchargement d'un certain nombre de sacs de blé ayant été jugé nécessaire, un retard important s'en est suivi et le relevage de ce wagon a demandé près de 3h15.

SL 8.2.25

ATHEZ -

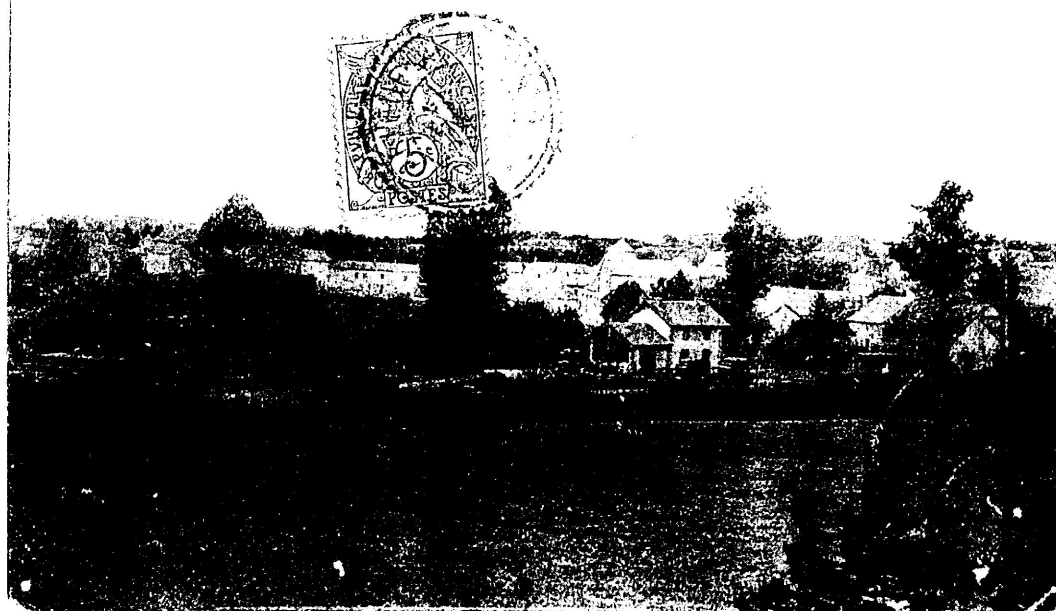


CORCELLES

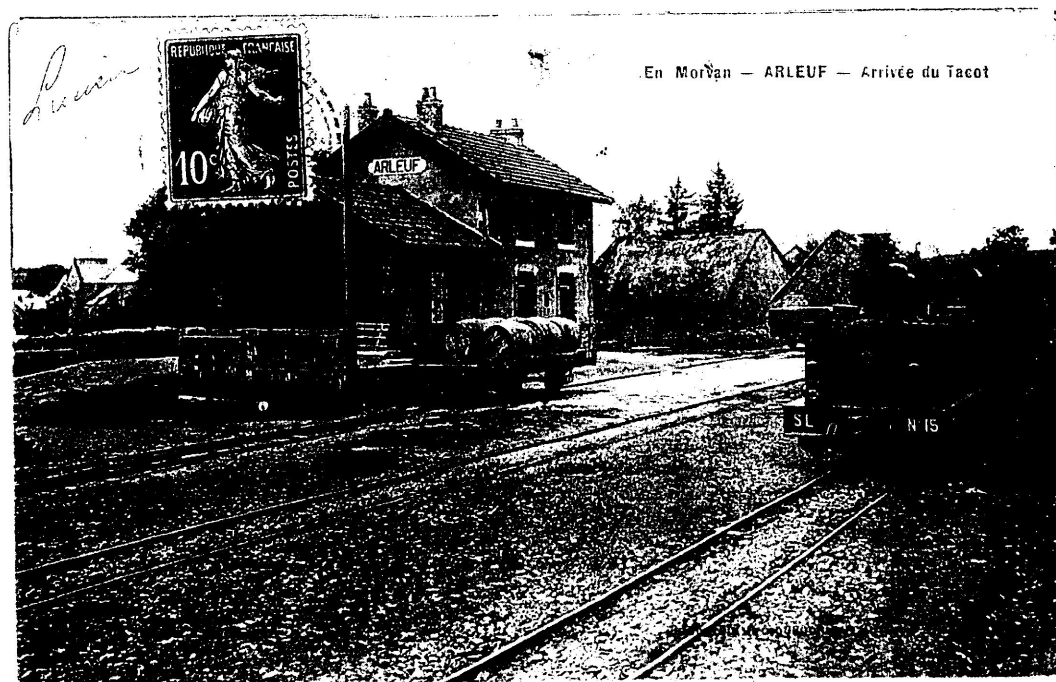
Art. 15 règlement général exploitation

Les trains 1 et 301 se présentent à Athéz-Corcelles en prenant la voie d'évitement à proximité de laquelle est placée la petite borne d'alimentation d'eau. Cette borne est d'un petit débit et gèle très facilement, car elle ne serait pas pourvue d'un robinet de vidange. En outre, en raison de son petit diamètre, le débit n'est pas assez important et fait augmenter de quelques minutes le retard de ces trains, et ceci peut être occasion à manquer une correspondance PLM. Demande de dérogation, pendant la saison d'hiver, de l'art. 15. Les trains 1 et 301 n'ont que 12 mn de battement à Autun avec les trains PLM.

SL 24.11.16



à la
gare d'



A Arleuf, le Tacot ne faisait que traverser la route principale Château-Chinon Autun. La gare se trouvait et était tournée à l'est, le long de la petite route conduisant au Haut-Folin par Fosse. Derrière la gare, l'église.

Arleuf



La gare est inhabi-
tée aujourd'hui, quoi-
que les abords soient
entretenus.

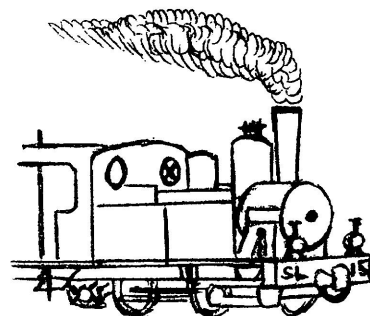
+



carrière

des

Blandins



ARLEUF — Vue sur les carrières des Blandins



Entre les hameaux
des Blandins et du
Châtelet, en face de
Voucoux, une carrière
était exploitée : el-
le fournissait des
pierres, du gravillon
et du sable.

FOURNITURE D'EAU À LA SCIERIE BILLON-RAVIER

Une scierie se trouvait en face de l'hôtel de la gare, de l'autre côté de la route, et avait besoin d'eau ; elle avait demandé celle de la gare :

Concession d'eau

Entre la compagnie des chemins de fer de Saône-et-Loire, dont le siège est à Paris, 42, rue de Clichy, représentée par M. Heude, inspecteur général, administrateur délégué, d'une part ; et M. Billon-Ravier, marchand de bois à Athez-Corcelles, d'autre part ;

IL A ÉTÉ CONVENU CE QU'IL SUIVIT :

EXPOSÉ

M. Billon-Ravier demande que la compagnie des chemins de fer d'intérêt local de Saône-et-Loire lui fournisse, à proximité de la gare d'Athéz-Corcelles, l'eau nécessaire à l'alimentation d'une locomobile qui actionne une scierie mécanique dans sa propriété. Cette concession est consentie par la compagnie SL aux conditions suivantes :

QUANTITÉ D'EAU CONCÉDÉE, RÉGULARITÉ DE LA FOURNITURE

Le volume d'eau livré sera en moyenne de 1 m³ par jour. La fourniture d'eau sera faite aussi régulièrement que possible. Toutefois, la régularité de la fourniture sera subordonnée aux éventualités de l'exploitation du chemin de fer SL et les variations ou même les interruptions que cette fourniture pourra subir par suite de force majeure, de réparation, de travaux, ou de toute autre cause, ne pourront entraîner aucun dommage-intérêt à la charge de la compagnie SL.

JAUGEAGE

Le jaugeage de l'eau fournie aura lieu au moyen d'un compteur agréé par la compagnie SL.

CONDUITE

Une conduite spéciale, branchée sur la conduite alimentaire de la compagnie SL, traversera le chemin vicinal ordinaire n° 4, au droit de la propriété de M. Billon-Ravier, et amènera l'eau dans les installations de ce dernier. Un robinet d'arrêt sera posé sur la conduite spéciale dans la propriété de M. Billon-Ravier. Le compteur sera placé immédiatement après le robinet d'arrêt dans une chambre ménagée à l'intérieur de la scierie pour recevoir ces deux appareils. M. Billon-Ravier devra se charger d'obtenir l'autorisation de laisser traverser le CV 4 par la conduite spéciale et supportera toutes charges et sujétions relatives à la traversée dudit chemin.

FRAIS D'INSTALLATION

Toutes les installations seront à la charge de M. Billon-Ravier et demeureront sa propriété. Toutefois, la compagnie SL exécutera elle-même, aux frais de M. Billon-Ravier, les travaux suivants : ouverture et comblement de la tranchée avec démolition et réfection de l'empiérement du chemin ; fourniture et pose du collier de prise, de la conduite spéciale jusqu'au compteur, du robinet d'arrêt et du compteur ; moyennant le remboursement intégral par M. Billon-Ravier sur mémoire présenté par la compagnie SL des dépenses résultant de ces travaux, dûment majorées de 10 % pour frais généraux. M. Billon-Ravier exécutera lui-même et à ses frais la chambre du compteur et généralement toutes installations au-delà de cet appareil. Avant tout commencement des travaux, M. Billon-Ravier devra d'ailleurs verser à la compagnie SL une somme de 250 F à titre de provision et sous réserve de règlement ultérieur.

ENTRETIEN

L'entretien de la conduite spéciale depuis le collier de prise jusqu'au compteur ainsi que du compteur et du robinet d'arrêt sera assuré par la compagnie aux frais de M. Billon-Ravier. M. Billon-Ravier entretiendra lui-même et à ses frais la chambre du compteur et généralement toutes installations au-delà de cet appareil. Les agents de la compagnie auront en tous temps le droit de pénétrer dans la propriété de M. Billon-Ravier afin de pouvoir s'assurer du bon état général des installations.

JOUISSANCE

Il est formellement interdit au concessionnaire de laisser brancher sur sa conduite, soit à l'intérieur, soit à l'extérieur, aucune prise d'eau au profit d'un tiers. Le concessionnaire restera toujours exclusivement responsable envers les tiers, de tous dommages auxquels l'établissement et l'existence de ses conduites ou l'usage de sa concession pourraient donner lieu.

PRIX

M. Billon-Ravier paiera à la compagnie SL pour frais et droit d'usage des appareils de canalisation existant avant la conclusion du présent traité, une indemnité de 0,10 F/m³ d'eau fourni, et sous un minimum annuel de 100 m³ fournis ou non. Les paiements auront lieu par semestre, les 1^{er} janvier et 1^{er} juillet de chaque année à la caisse de la compagnie SL à Autun, contre reçu du chef de gare principal.

RÉSILIATION

La présente convention pourra être résiliée à toute époque sur la demande de l'une des parties qui devra seulement prévenir l'autre, six mois à l'avance.

CONTESTATIONS

Les contestations qui pourraient s'élever entre les parties sur l'exécution des clauses du présent traité seront jugées par le tribunal de commerce d'Autun.

AM 19.8.15

Quelques problèmes pour encaisser le prix de l'eau (toujours 10 F l'an, en 1920) :

Un contrat a été passé en 1917 pour la fourniture d'eau à M. Billon-Ravier pour l'alimentation de sa scierie avec accord du prix de cession à 0,10 F le m³ et minimum 10 F l'an. L'année 1917 a seule été payée le 31.1.18, il reste les années 18 et 19. Relevez pour chacune de ces deux années la consommation et, dans le cas où il n'y aurait pas eu d'emploi, encaissez auprès de M. Billon la location pour chaque année, soit 10 F.

SL

DEMANDE DE RÉDUCTION DU TARIF APPLIQUÉ AUX TRANSPORTS DES BOIS DE CHAUFFAGE

Cette même scierie trouvait les tarifs d'expédition trop élevés :

Demande de réduction du tarif appliqué aux transports des bois de chauffage

PÉTITION BILLON-RAVIER

Par une pétition sans date adressée à M. le préfet, qui nous a été transmise le 2.7, M. Billon-Ravier, marchand de bois et entrepreneur de transports à Anost, se plaint de l'élévation des tarifs de transport de bois par wagon complet sur la ligne d'Autun à Corcelles. Il demande que le prix de 0,07 par T et par km soit réduit à 0,05, s'engageant, si cette réduction a lieu, à assurer le transport de 1 200 T de bois dans l'année courante, d'Athéz-Corcelles à Autun. Il assure que ce transport par chemin de fer aux tarifs actuels lui reviendrait à 7 000 F et qu'à ce prix il aurait avantage à le faire par voie de terre.

Cette demande a été communiquée à la compagnie des chemins de fer SL qui fait connaître, dans une lettre du 27.6 dernier, que les 0,40 F ajoutés au prix de 0,07/T ne sont pas des frais de manutention, mais bien des frais de gare à l'arrivée et au départ prévus aux tarifs homologués. En effet, le par. 3 de l'art. 13 du tarif général PV prévoit la perception pour marchandises transportées par wagon complet de 3 000 kg et au-dessus (la manutention étant faite par le commerce) une somme de 0,40 F, soit 0,20 pour frais de gare au départ et 0,20 pour frais de gare à l'arrivée. Cette perception ne concerne donc pas la manutention des marchandises comme le croit le pétitionnaire.

Le prix de transport d'une corde de bois, en voiture, de la coupe d'Autun, est bien de 9,50 F, comme le dit la compagnie ; mais le poids de 1 600 kg qu'elle indique pour la corde n'est pas exact. Il résulte du relevé de 27 expéditions, représentant 258,610 T pour 144 cordes, que le poids moyen d'une corde est de 1 845 kg. En appliquant ce chiffre de 1 845 kg, on voit que les 1 200 T annoncées par le pétitionnaire représentent 650 cordes ; d'raison de 9,50 F la corde rendus à Autun, le transport de 650 T en voiture coûtera 6 175 F.

Dans l'établissement du prix de transport par chemin de fer, la compagnie évalue la dépense de charroi, de la coupe à la gare de Corcelles, à 2 F. D'après les renseignements précis puisés auprès des voituriers du pays, il n'est pas possible de compter moins de 3,40 F pour ce transport, qui comprend un parcours de 4 à 5 km, dans de très mauvais chemins, plus le chargement et le déchargement de la voiture.

La dépense de transport par chemin de fer se décompose comme il suit :

- de la coupe à la gare.....	3,40 F
- chemin de fer de Corcelles à Autun 1 845kg à 2,08	3,84 F
- de la gare d'Autun à domicile.....	2,00 F
- frais de timbre et d'enregistrement : 0,80 F par expédition, soit par corde 0,16 pour les chargements de 5 cordes, et 0,27 pour ceux de 3T, en moyenne 0,16 + 0,27 / 2.....	0,21 F
	9,45 F



et pour les 650 cordes 6 142 F. La différence en faveur de la voie ferrée est donc de $6\ 175 - 6\ 142 = 33\text{ F}$ pour le transport de 1 200 T, soit 0,03/T, c'est bien peu ; c'est loin de compenser l'avantage de l'envoi par voiture, qui est fait d'une seule traite, et évite les ennuis de déchargement, réexpédition, camionnage...

D'autre part, Anost est un pays de charroyeurs. La compagnie se trompe si elle croit que M. Billon trouvera difficilement des voitures pour ses transports. Il est probable au contraire que le pétitionnaire, qui est entrepreneur de transports, trouvera facilement des voituriers pour l'enlèvement de ses bois, même sans espoir d'un chargement de retour d'Autun à Anost. Les renseignements qui précèdent démontrent que le commerce des bois d'Anost n'a pas d'intérêt appréciable à employer la ligne d'Autun à Corcelles avec les tarifs actuels. Nous pensons qu'il y aurait lieu d'engager la compagnie à étudier de nouveau la question. Elle pourrait trouver avantage à proposer un tarif spécial avec des conditions de tonnage plus élevées que celles actuelles.

AM 24.7.02

INCIDENTS

Le mécanicien Coquet, qui conduisait le train 203 de retour de la foire de Château-Chinon, a failli être victime d'un grave accident en gare de Corcelles. Après prise d'eau, comme Coquet trouvait le train dur au démarrage, il se pencha pour voir ce qu'il pouvait y avoir au fourgon qui suivait. Moi, ayant encore le pied à terre et en le regardant, je m'aperçus que sa tête couvrait un montant de l'armature fer de la prise d'eau de la voie 2. Je lui criai "attention !", il se retira à temps, car 2 s plus tard, le derrière de sa tête frappait ladite armature à vive arête et vous pouvez juger du reste. Le train était suffisamment en vitesse pour lui occasionner, sinon la mort, mais une blessure d'une gravité exceptionnelle. J'en ai fait part au chef de dépôt et ai prévenu les autres mécaniciens qu'ils fassent leur possible pour s'abstenir de cette pratique. Le chef d'équipe Mangematin me dit avoir été éraflé il y a quelques temps. J'ai cru devoir porter à votre connaissance cette simulation d'accident, car c'est au moment où les agents ne s'y attendent pas qu'ils se feront prendre.

SL 10.1.10

Conséquence d'une imprudence

Le 3 mai courant, M. G. Lazare, âgé de 28 ans, demeurant aux Barrats, commune d'Arleuf, prenait le Tacot, à midi, à la gare de cette localité pour se rendre à Anost. Pendant le trajet, il se mit à examiner un revolver dont il était porteur, quand tout à coup, appuyant par mégarde sur la gâchette, le coup partit et la balle aurait certainement atteint un voyageur qui se tenait debout sur la plate-forme, si celle-ci n'eut pas été arrêtée par le panneau du wagon dans lequel elle resta logée. Le voyageur ayant eu peur et croyant avoir à faire à un déséquilibre, descendit à la gare d'Athez-Corcelles et porta plainte. La gendarmerie prévenue aussitôt arrêta le sieur G., mais après un interrogatoire, l'imprudent jeune homme fut remis en liberté.

IM 3.5.10

Petit déraillement en gare de Corcelles

Le wagon M 10 derrière la machine 5 et le fourgon a déraillé d'un essieu côté Corcelles en plein ralentissement, le couplage bien chargé, les glissières des traverses mobiles graissées. Ce train qui n'a eu de ce fait qu'un retard de 20 mn à l'arrivée à Autun, n'a pas été signalé au contrôle qui n'a jamais fini d'enquêter sur de minimes choses. Le déraillement s'est produit à 3 m avant la prise de l'aiguille de la voie principale 1.

SL 10.7.10

Train facultatif 203 arrivé à Autun avec un retard de 3 h 5, déraillement d'un wagon couvert chargé de bestiaux au km 23,2, à 1 500 m environ de la gare d'Athez-Corcelles. Pas d'accident.

A cette époque, les gens du village de Montignon (Arleuf) se déplaçaient rarement. Ils se rendent à Arleuf, à la mairie ou à l'église pour les enterrements et mariages, à Château-Chinon "la ville" pour la foire mensuelle. Pour certains d'entre eux, le bout du monde est Autun, terminus du folklorique "tacot" poussif et bruyant qu'ils prennent au plus près, à Vermenoux, à Arleuf ou à Précy.

Odette YVARS-PLOUD

"Ton village, terre morvandelle" (1930)

A cet endroit, la voie paraît en bon état, à l'exception d'une traverse qui m'a paru décalée à l'endroit où la roue est montée sur le rail du grand rayon. Je ne vois pas d'autre cause qu'un coup de frein. Le relevage de ce wagon a demandé plus de temps qu'il n'en fallait. Ce train n'était pas muni de cric, un vérin a cassé à la première opération, un cric d'emprunt a été cassé aussi. Force a été d'aller à la gare d'Anost chercher des traverses et deux crics chez un charpentier... Il serait nécessaire que les trains supplémentaires soient munis d'un cric en cas d'accident.

SL 12.12.10

Mort subite

Samedi matin, M. J. Bardiau de Corcelles, qui expédiait du bétail en gare d'Athez-Corcelles, s'est subitement affaissé sur la voie ferrée. Lorsqu'on le releva, il avait cessé de vivre. M. Bardiau, qui n'était âgé que de 56 ans, a succombé à la rupture d'un anévrisme.

IM 31.12.10

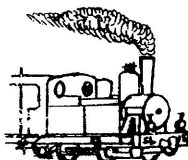
Déraillement du fourgon DT 2 entrant dans la composition du train 302 au km 23,6, un peu avant la gare d'Athez-Corcelles. Deux longueurs de rail se sont écartées des deux roues avant. Retard insignifiant. Voie remise en état de suite. Le train spécial 302 bis qui suivait a eu un retard de 30 mn environ.

SL 8.11.20

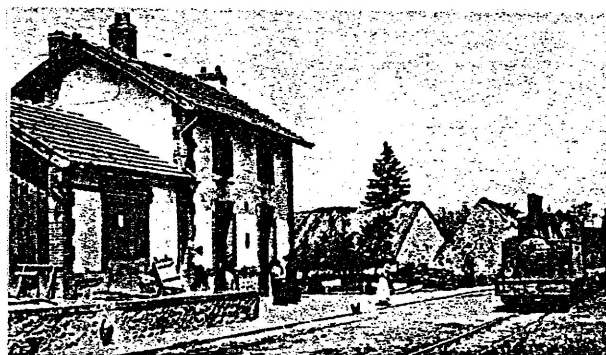
Drame de la folie

M..., 78 ans, demeurant à Corcelles, pris d'une crise de folie subite, se précipita armé d'un couteau sur la femme du chef de gare de la station Athez-Corcelles, essayant de la frapper. Maîtrisé par les habitants du hameau, le malheureux a été dirigé sur un asile de Paris par les soins de sa famille.

IM 18.8.34



ARLEUF



Le trafic des bois y était très important, d'où quelques problèmes :

Rapport sur trafic de gare d'Arleuf

et des améliorations qu'il serait nécessaire d'apporter aux installations de cette gare, dans le but d'activer le trafic et éviter les retards.

D'importantes coupes de bois ayant été mises en exploitation cette année, sur la commune d'Arleuf, il s'ensuit que le tonnage de cette gare sera très important, car le flottage n'a pas eu lieu et la totalité de ces coupes a été transportée par fer. La gare est très encombrée, en ce moment, de bois de chauffage et je prévois que l'enlèvement de ces bois en dépôt nécessiterait au moins 140 wagons. Indépendamment de ce qui est conduit chaque jour, le produit d'une coupe (plus de 300 wagons) y sera amené sous peu.

Ces bois sont dirigés sur Paris et transitent par Château-Chinon. La prise de ces wagons chargés occasionne chaque fois des retards assez importants. La voie de chargement étant en déviation côté Château-Chinon, il est donc nécessaire de pousser à bras l'un après l'autre les wagons chargés qu'il y a lieu d'adjoindre aux trains. Cette manœuvre est lente et très pénible et pour -rait être très abrégée si cette voie était raccordée à la principale par une aiguille. Les manœuvres seraient faites avec la machine et on pourrait ainsi éviter des pertes de temps, des réclamations des voyageurs et activer sensiblement le trafic.

J'ai l'honneur de vous proposer de bien vouloir faire examiner par le service de la voie s'il est possible d'utiliser le croisement qui était précédemment à la route d'Anost et de le placer à Arleuf. Cette installation ne semble pas très coûteuse, puisque la compagnie possède le croisement.

SL 8.7.16

M. Lazare Girard, propriétaire à Arleuf et maire de cette commune, a fait installer une scierie dans la cour de la gare d'Arleuf, face à la salle d'attente malgré la défense qui lui en a été faite par la garde-station de cette gare. En conformité des ordres reçus, je l'ai mis en demeure, par lettre recommandée de ce jour, d'enlever d'urgence son installation. Au cas où elle ne serait pas enlevée dans les 24 h, après réception de la lettre, l'ordre a été donné au chef d'équipe Duvernois, assermenté, de dresser procès-verbal du fait pour infraction de l'art. 76 du décret du 11.11.17.

SL 16.6.23

Pesage officiel

Par ma lettre du 5 mai, je vous entretenais des difficultés qui étaient créées, à la gare d'Arleuf en particulier, par certains expéditeurs qui demandent le pesage officiel de leurs wagons bois au départ de cette gare à destination de l'étranger (Suisse ou Italie). Ils ramènent maintenant des déclarations et des lettres de voiture internationales portant la mention "nous demandons le pesage officiel". Pouvons-nous les refuser avec cette mention ? ou devons-nous les accepter aussi et reproduire ladite mention sur les récépissés ? Par votre réponse, vous m'avez prié de me reporter à l'art. 15 du tarif PV qui prévoit pour tout pesage supplémentaire, une taxe de 1,50 F par wagon avec la majoration de 350 %. Je vous prie de remarquer que cela n'est pas du tout la même chose, car il s'agirait d'une pesée supplémentaire à la première et qui donnerait toujours le même résultat. Or, on ne demande pas une pesée supplémentaire, mais une attestation de pesée.

Le pesage d'un wagon, lorsqu'il est fait par l'agent de la compagnie en présence de l'expéditeur, est, suivant mon humble avis, toujours officiel. Il s'agit de savoir si, en ne remettant aucune attestation de cette opération (première pesée), le destinataire pourra en cas de différence de poids à l'arrivée réclamer la valeur de la marchandise manquante aux compagnies ayant participé au transport. Si aucune réserve n'est prise à la transmission, la compagnie cédante se trouve dégagée. Néanmoins, cette opération de pesage doit être faite avec toute impartialité et il en est bien toujours ainsi, mais il est fort regrettable (et mon attention est tout attirée sur certaines différences) que des expéditeurs d'Arleuf profitent souvent d'un temps pluvieux pour faire leurs chargements de bois sec, coupé depuis le début de 1926. Lorsque ce bois mouille, il absorbe l'humidité et devient spongieux. Pesé dans ces conditions, il n'est pas rare qu'un wagon accuse 500 kg de plus que son poids réel. Par un retour de la température à l'état sec, l'air s'infiltrant entre les bûches et même pendant notre parcours, j'ai souvent constaté 24 h après, le même wagon accusait une différence en moins sur la première pesée qui peut être de 350 kg par 10 T. Comme il tombe, dans le wagon et par terre pendant la manutention au transbordement, de l'écorce ou autres débris dont le poids est évalué à 150 kg, c'est donc 500 kg en moins que ce wagon accusera en moins à l'arrivée.

En raison des erreurs fréquentes qui se produisent à Arleuf, je vous propose, si l'accord peut être fait entre le vendeur et le destinataire, que la pesée supplémentaire soit faite au point de transit le jour même de l'arrivée du wagon à Autun. La bascule fonctionne bien et est souvent tarée, donc certitude de pesée impartiale. La dessiccation qui résulte, au transport d'Arleuf à Autun, de bois humides, peut varier de 100 à 200 kg par wagon ; cette différence serait donc trouvée à l'arrivée.

SL 23.8.27

La fermeture des bascules au moyen d'un cadenas a donné de très bons résultats à la gare d'Arleuf. Je verrais avec plaisir cette pratique s'étendre aux gares pourvues de pont pour wagons.

SL 4.12.28

Incidents :

Décapitée par un train

Mardi dernier 21.7, vers 8 h 30 du matin, M. Matrat, mécanicien aux chemins de fer, demeurant à Autun, conduisait un train d'Autun à Arleuf, lorsque, arrivé à 15 ou 20 m du passage à niveau de la RN 78 au bourg d'Arleuf, il aperçut une femme qui s'engageait sur la voie, s'en allant tête baissée, sans regarder ni à droite ni à gauche. M. Matrat reconnut cette femme, nommée Jeanne Dupuis, qui est sourde et muette et que, plusieurs fois déjà, il avait manqué d'écraser. Voyant que cette femme n'entendait rien et ne voyait pas venir le train, le mécanicien renversa la vapeur et serra les freins, mais vu la vitesse acquise par le train et la déclivité, il ne put arrêter à temps et la machine tamponna la femme. Tous les wagons passèrent sur elle, la traînant sur un parcours de plusieurs mètres. Lorsque le train fut arrêté, M. Matrat et son chauffeur se portèrent au secours de la malheureuse, mais ils ne purent lui prodiguer aucun soin, elle était morte sur le coup. La victime, âgée de 50 ans environ, habite Anost. Elle était native de Saint-Léger-de-Fougeret.

IM 7.08

Le train 2 du 2 courant a tamponné une voiture attelée d'un âne au passage à niveau de la RN près la gare d'Arleuf, à 8 h 30 du matin. Deux limons cassés et fracture de la mâchoire de l'animal.

SL 2.9.10

Un accident grave suivi de mort est survenu le 8.6 au train 5 à 17 h 50, km 32, au PN du chemin d'intérêt commun n° 2 desservant le hameau "Le Maraun". Une fillette, Marie-Louise Brosard, 13 ans, habitant chez ses parents à Arleuf, descendait en courant le chemin ci-dessus désigné et s'est engagée sur la voie au moment où la machine arrivait. Le mécanicien ayant vu l'accident se produire et ayant bloqué ses freins, a pu arrêter son convoi presque immédiatement sans pouvoir éviter que la locomotive et la première voiture à voyageurs n'aient passé sur le corps de cette enfant qui a été complètement écrasée.

Imprudence de cette jeune fille qui aurait cherché à traverser le PN avant le train et celle-ci ne pouvait être aperçue du mécanicien, car elle se trouvait masquée par une haie touffue bordant le côté gauche du chemin au-dessus de la voie. Le corps a été trouvé à environ 25 m du lieu où la locomotive l'a tamponné et a dû être jeté sur la voie sous la violence du choc et traîné sur un certain parcours, 15 à 20 m environ. Les sabots dont était chaussée cette enfant ont été trouvés dans l'entrevoie à 2 m environ du lieu de l'accident. De l'avis de beaucoup de gens de la localité questionnés, cette jeune fille a causé avec deux de ses camarades du même âge, 50 m avant de traverser le passage à niveau et venait d'essayer une toilette de Maraun et, sans doute distraite, n'aurait prêté aucune attention au train qui, cependant, était entendu de très loin et qui a annoncé son arrivée par un coup de sifflet.

SL 8.6.14

Hier, déraillement de deux wagons sur l'embranchement d'Arleuf construit par le service de la carrière à l'effet d'y recevoir un dépôt de pierres de route, dû au profil de la voie qui formait une légère cuvette. En retirant les wagons vides, une réaction s'est produite qui a fait sortir des rails les deux wagons intercalés. Deux boîtes d'un wagon ont été cassées ainsi que le tampon du 2e wagon. Aujourd'hui, un semblant de relevage de cette voie a été fait par le personnel de la carrière, mais aucun bourrage de traverses, au petit rayon notamment, n'a été effectué. Il en résulte que la voie se trouve suspendue face à une vieille bâtisse en ruines et nous avons craint qu'en y engageant les trains chargés, on aurait provoqué un déraillement très grave, et l'ordre a été donné au chef d'équipe de procéder lui-même à la réparation de cette partie de voie pour demain 1er mars. Nous avisons ce jour M. Peyroux que ce personnel lui sera facturé ainsi que les réparations aux deux wagons. Le chef de train, ayant été blessé à la jambe par suite de ce déraillement, ne peut continuer son travail momentanément.

SL 29.2.20