

Tourisme et Patrimoine en Morvan

L'ancienne voie du tacot pour renouer avec l'histoire



Inscrite au projet de la Voie Verte, la CCA et le Pays souhaitent aujourd'hui que le Morvan se réapproprie une page de son histoire. Elle fut en son temps une vraie révolution.

Inscrite dans les grandes lignes - tourisme et environnement - de l'Agenda XXI, l'ancienne et mythique voie de chemin de fer du Morvan - voie du tacot -, se retrouve aujourd'hui après des décennies «d'oubli», au cœur d'un vaste projet de réhabilitation et de développement du tourisme vert sur notre territoire avec le défi de la Voie Verte (Santenay - Château-Chinon). Une volonté de la Communauté de Communes de l'Autunois et du Pays afin de permettre aux Morvandiaux comme aux touristes de se réapproprier une page l'histoire d'un territoire en partant à la découverte de ce qui fut jadis une vraie révolution. Une révolution en plein «boum» industriel qui malgré l'apport d'une bouffée d'air vitale pour le Massif et sa région, a pourtant connu ses détracteurs. Une occasion avec Rob Urie, guide et conférencier à Bibracte, de faire lumière sur cette formidable aventure du rail en Autunois-Morvan, une aventure qui ce matin sera présentée aux acteurs du territoire avec les collectivités territoriales en gare de Vaumignon. Ambiance...

Rob Urie qui, ce matin, animera cet éductour à Vaumignon, devant l'ancienne gare de garage des locomotives du tacot actuellement en gare bois d'Autun. Image de gauche : un système manuel d'aiguillage permettait de faire pivoter le plateau pour sortir ou mettre sur la ligne les locomotives

Depuis Autun jusqu'à Château-Chinon, l'aventure commence d'abord en 1900, avec une ouverture à la circulation, un certain 28 août, d'Autun à Corcelles. Une portion de voie prolongée 4 ans plus tard, en 1904, encore un 28 août, de Corcelles à Château-

Chinon. Ainsi naissait le Tacot dans sa plus belle expression, une aubaine pour la région qui a permis de désenclaver tout un territoire par celle qui a enfin apporté un véritable confort à toute une population. Car, jadis, les kilomètres à avaler à pieds entre autre, étaient monnaie courante pour rejoindre les gares les plus proches. Une ligne mythique qui a permis de transporter nos aïeux pendant plus de trois décennies - on parle d'un trafic de plus de 2 500 voyageurs, les jours de foires en Autunois (Saint-Ladre...). Un tacot qui sera remplacé par deux lignes de car en 1931 avec malgré tout, un trafic «voyageurs» maintenu jusqu'en 1932 pour les deux gares d'Anost et de celle de Fâchin. Quant à celui du trafic «marchandises», il cessera en 1934 (quatre trains seulement circulèrent en 1935 et 1936).

Un tacot qui à ses heures de gloire comptait jusqu'à 7 voire 9 wagons, dont un fourgon postal, des wagons à bestiaux, bois et diverses marchandises (produits extraits de la mine le long de la voie) et voyageurs avec une floraison d'arrêts et de petites gares dont certaines subsistent encore (Vaumignon - actuellement un café -, Anost - aujourd'hui une boucherie -...). En effet, jadis, il était d'usage pour les utilisateurs de faire, par un simple signe le long du trajet, stopper la locomotive pour bénéficier de ce moyen de transport révolutionnaire. En revanche, côté détracteurs, nombre d'accidents de charrettes ou de bêtes fauchées par «le dragon de fer», ont déclenché plus d'une polémique sur les bienfaits du modernisme en Morvan - les gens à l'époque n'étant que peu prudents face aux réalités et dangers de tout progrès technique. Car, ce fut là la clef d'un développement conséquent pour la région. Avec trois locomotives en service sur la ligne, le tacot arpentait les paysages d'Autun à Château-Chinon avec la remontée épique dans le Morvan où à bien des occasions surtout en période d'hiver, les voyageurs descendaient du train pour le pousser, évitant ainsi à la machine de patiner sur les rails. Avec une vitesse moyenne de 20 km/h, on était plus sûr de l'heure d'arrivée à Autun que celle du retour sur Château-Chinon. Malgré tout, compte tenu des lignes Dijon - Nevers en passant par Étang et celle d'Avallon - Digoïn, en passant par Autun, cette troisième ligne a permis à moult gens de réduire l'éloignement avec la «ville».

De petites gares en arrêts, qui permettaient même si le tacot ne desservait pas autant de villages souhaités, des points de jonctions des bourgs aux alentours d'Autun, La Comaille, la Celle, la Petite-Verrière, Anost (Vaumignon), Athey-Corcelles, Arleuf, le Châtelet et Château-Chinon. Une ligne de 52 km dont il ne subsiste plus aucun rail et ce, après le passage des Allemands lors de la seconde guerre mondiale. De largeur d'un mètre, c'est ce que l'on appelait dans le jargon, une petite voie. Tacot, nom tiré de l'argot - qui veut dire celui qui cogne - ou bien tortillard, aura eu tout de même de beaux jours et quelques belles performances à son actif avant d'être détrôné par le règne de l'automobile. On peut lui reconnaître au plus fort de son état, des mois comptant entre 1 000 et 1 500 tonnes de marchandises avec un 25 000 tonnes en 1915. Il aura même connu outre une St-Ladre exceptionnelle en 1906, une jolie moyenne de 85 000 voyageurs sur l'année 1905.

Aujourd'hui seules demeurent quelques gares (bâtiment de voyageurs auquel était accolée une halle de marchandises), témoins d'une époque faste où voyager restait encore une aventure à dimension humaine. Une dimension ce midi que tenteront de redonner dans un autre registre lors de cet «éductour», la CCA et le Pays face aux professionnels du tourisme à travers un itinéraire de découverte de 7 voire 14 km le long de la voie enfin réhabilitée en chemin de randonnée.