



1. Brion, Église Saint-Pierre
2. Laizy, Église Saint-Julien
3. Étang-sur-Arroux

Au milieu du 19^e siècle, la liaison ferroviaire Nevers-Dijon, tronçon d'une grande transversale Nantes-Mulhouse, voit deux tracés entrer en concurrence pour la Saône-et-Loire, l'un par Autun et Épinac, l'autre par Étang-sur-Arroux et Le Creusot. Dès 1852, Ferdinand d'Esterno, conseiller général du canton de Lucenay-l'Évêque, défendait un « Projet de chemin de fer transversal de l'Est à l'Ouest » par Decize, Luzy, Étang, Autun, Épinac et Chagny : conseil d'arrondissement et tribunal de commerce d'Autun étaient prêts à soutenir le conseil général pour financer l'étude du projet. Mais en 1855, à l'initiative de la Chambre de commerce de Saône-et-Loire,

en suspens, soit *via* Le Creusot, soit *via* Épinac et Autun. Une violente campagne de presse oppose alors Ferdinand d'Esterno et Eugène Schneider, président du conseil général, que le premier qualifie de « roi de Saône-et-Loire », ce qui ne manque pas de saveur sous la plume d'un légitimiste. Ferdinand d'Esterno mobilise les énergies autour du Comité autunois de la vallée de l'Arroux, avec le soutien de Mac-Mahon ; de son côté, Schneider, qui a déjà créé une voie ferrée Montchanin-Le Creusot dès 1839, s'apprête à soutenir la construction d'une liaison de Saint-Léger-sur-Dheune à Montchanin pour acheminer le minerai de ses mines de fer, grâce à la voie privée qu'il a fait établir de Mazenay à Saint-Léger. Finalement, les deux tracés concurrents sont adoptés conjointement en

VOYAGE EN CHEMIN DE FER D'AUTUN AU CREUZOT

Poème de Jean Ballereau

le projet revient en privilégiant cette fois un axe Dheune-Bourbince, pour offrir des débouchés à la houille du bassin de Blanzay, ainsi qu'aux productions industrielles du Creusot et de Montchanin. Finalement, un décret de 1858 arrête le principe d'une double liaison Chagny-Nevers et Chagny-Moulins, avec un tracé commun sur 30 km entre Chagny et Montchanin. Le tracé de la ligne Chagny-Nevers reste

1861 : la ligne Chagny-Nevers est ouverte jusqu'au Creusot dès 1862, mais il faudra attendre le percement d'un tunnel vers la vallée du Mesvrin pour achever l'itinéraire en direction d'Étang, mis en service le 16 septembre 1867. L'ouverture de la ligne Chagny-Nevers par Épinac et Autun, qui nécessite d'importants ouvrages d'art (deux viaducs et un tunnel dans la région de Nolay), sera effective le 13 juin 1870⁽¹⁾. De Chagny, les deux tracés se disjoignent à Cheilly-Maranges et se rejoignent à Étang.

Le poème de Jean Ballereau a été publié chez Dejussieu à Autun en 1868 : il correspond donc à un voyage quasiment inaugural de la nouvelle ligne ; ce texte a été complété par la *Ronde finale du chemin de fer d'Autun*, chantée au théâtre d'Autun, le jour de l'inauguration de la ligne. Bien oublié aujourd'hui, l'auteur a également publié des *Rimes autunoises*, écrit des paroles de chansons et un vaudeville, *Manette la coureuse* (1854), interprétés sur la scène du théâtre d'Autun. Certains détails, relevés dans le texte reproduit ici, méritent d'être soulignés⁽²⁾ :

- Le chemin de fer passe en effet entre les deux bourgs de Brion et de Laizy dont les églises se trouvent à moins d'un kilomètre l'une de l'autre.
- Le château de Chazeu, aujourd'hui en ruine, est noyé sous une végétation qui l'empêche maintenant d'être visible depuis la voie ferrée.
- Le mont Beuvray est bien visible

depuis la vallée de l'Arroux ; en revanche le château de Montjeu échappe totalement au regard depuis le fond de la vallée du Mesvrin, n'étant visible que de quelques points hauts environnants ; la colline de la Certenue est en revanche omniprésente dans le paysage entre Mesvres et Broye.

- Le granite de la vallée du Mesvrin est un granite à deux micas (biotite et muscovite) ; les paillettes de mica blanc se laissent facilement remarquer au bord des chemins et de la rivière ; de nos jours, à Étang-sur-Arroux, une importante carrière exploite les feldspaths et les micas du granite local, principalement destinés à l'industrie verrière ; quant à une activité d'orpaillage, elle relève de l'anecdote, la muscovite étant toutefois riche en aluminium... L'uranium a bien été exploité à Saint-Symphorien-de-Marmagne où l'autunite (minerai d'uranium) a été découverte à la fin du 18^e siècle par François de Champeaux.

- Le tunnel du Creusot, long de 931 m, passe sous la colline de la Marolle (500 m), relief constitutif d'un chaînon qui sépare le bassin du Creusot de la vallée du Mesvrin, glacis oriental du horst granitique d'Uchon.

NOTES

Vitte Marcel, L'Autunois et les chemins de fer au XIX^e siècle, *Actes du 40^e congrès de l'Association bourguignonne des Sociétés savantes à Autun (1969)*, Société Éduenne d'Autun, 1971, p. 179-194.

Dessertenne Alain, La vallée du Mesvrin, *Images de Saône-et-Loire*, n° 163, septembre 2010.



Marmagne

Si vous voulez faire un charmant voyage
 Ayez le courage
 D'aller un matin
 Au chemin de fer et d'y prendre place
 En première classe,
 Au départ du train.
 Déjà l'on entend ronfler la chaudière
 De l'embarcadère :
 On monte en wagon.
 Le coup de sifflet annonce à la gare
 Que le train démarre
 Et part pour Brion.
 À toute vapeur la locomotive
 Prompte et fugitive,
 S'élançe en avant.
 Bientôt chaque objet vous semble mobile :
 On croit que la ville
 S'en va reculant ;
 Tout file et s'enfuit, châteaux et domaines,
 Et les indigènes
 Aux yeux effarés.
 Comme le Jourdain, jadis à sa source
 L'Arroux dans sa course
 Remonte les prés.
 En haut des talus de cette vallée
 Partout émaillée
 De verts aubépins,
 On fuit en longeant la montagne sombre,
 Abrisé par l'ombre
 Des bois de sapins ;
 À Brion, Laizy, devant deux églises,
 Aux murailles grises,
 On reste un instant :
 Implorez les saints que leurs toits abritent,
 Pour qu'ils vous évitent
 Un déraillement.
 On part, et Chazeu montre ses tourelles
 Où les Morvandelles
 Venaient le matin
 Rendre leur hommage au beau
 Gentilhomme
 Que l'histoire nomme
 Bussy-Rabutin,
 Et l'on voit là-haut ces lieux solitaires

Où nos antiquaires
 À l'air solennel
 Cherchent au Beuvray, dans un sol
 compacte,
 L'antique Bibracte
 Aux portes du ciel.
 Mais on crie : Étang ! le convoi s'arrête
 Et soudain s'apprête
 Pour l'autre trajet.
 Sans perdre un instant, entrez prendre un
 verre
 De ce fin madère
 Qu'on sert au buffet.
 À peine avez-vous mis la coupe aux lèvres
 Que déjà pour Mesvres,
 L'esprit plein d'entrain,
 Vous fendez gaiment la vaste prairie
 Riante et fleurie
 Des bords du Mesvrin.
 De là, vous voyez, dominant la voie
 De Mesvres à Broye,
 Le riche Montjeu,
 Et la Sertenué aux sentiers rapides,
 Où les vieux druides
 Adoraient leur dieu ;
 Puis, dans les sillons du champ
 pittoresque
 Que vous touchez presque,
 On peut voir encor
 Le jaune mica sur le sol reluire,
 Duquel on retire
 De la poudre d'or,
 Et le kaolin aux paillettes blanches
 Qui gît sous les branches
 Des vieux châtaigniers ;
 Et plus loin, l'urane aux teintes superbes
 Caché sous les herbes
 Tout près des rochers.
 Mais on va quitter les vertes cultures,
 Les prés, les pâtures,
 Les bois, les châlets,
 Et tourner la côte en laissant Marmagne
 Pour voir la montagne
 Aux sombres aspects.

Au fond d'un tunnel lugubre et sévère,
 À cent pieds sous terre,
 On est emporté
 Par le train qui marche à grande vitesse
 Sous la voûte épaisse
 Dans l'obscurité ;
 On a traversé la montagne noire
 Qui de Saône-et-Loire
 Divise les eaux.
 Le voyage est fait et sans plus attendre,
 Il vous faut descendre
 Au bruit des marteaux.
 L'imposant Creuzot dont les feux rayonne
 Et vous environnent
 De mille lueurs,
 Étale à vos yeux son usine immense,
 Fruit de la science
 De nos travailleurs :
 Là, vous entendez les forges puissantes
 Et retentissantes
 Gronder dans les airs,
 En frappant le fer qui de la patrie
 Porte l'industrie
 Dans tout l'univers.



Passage du TER sur le pont de l'Arroux à Étang