



CHEMIN DE FER D'AUXERRE A AVALLON.

STATISTIQUE D'EXPORTATION

PRODUITS DIVERS ET VOYAGEURS

DANS LA PARTIE COMPRISE ENTRE SERMIZELLES ET AUXERRE

M. le Sous-Préfet de l'arrondissement d'Avallon, pénétré de l'importance majeure que prendra la route impériale n° 6, lorsque le chemin de fer de LA ROCHE à AUXERRE sera terminé, a eu le premier la pensée de la création d'une voie ferrée, à traction de chevaux, entre Auxerre et Avallon.

C'est afin d'arriver à l'accomplissement de ce projet qu'une Commission a été nommée pour rechercher la quantité de tonnes (1) et de voyageurs qui seraient fournis à ce chemin de fer, par les différentes parties de l'arrondissement d'Avallon; j'ai, en outre, été spécialement chargé par la Commission de faire la statistique d'exportation des produits de toutes les contrées aboutissant, par leurs différentes voies de communication, à la route impériale n° 6, entre Sermizelles et Auxerre.

Je n'ai point calculé le transit des marchandises et des voyageurs en faisant l'évaluation en masse d'une contrée tout entière,

(1) On appelle tonne un poids de 1,000 kilog.

mais en prenant une à une chaque commune qui, par un chemin quelconque, verse déjà ses produits, sur la route actuelle, aux différentes stations qui seraient établies sur le chemin de fer projeté.

Cette méthode, la seule exacte, vaut infiniment mieux que les appréciations par canton ou par arrondissement; car, de cette manière, on attribuerait au chemin de fer d'Avallon ce qui pourrait aller sur une autre ligne.

Ainsi une partie du canton de Saulieu se rendra à Paris par Avallon, tandis que l'autre partie du même canton ira nécessairement par Montbard. Une partie du canton de Corbigny donnera ses produits à la voie ferrée d'Avallon par le chemin n° 32, tandis que l'autre, plus près de la vallée de l'Yonne, écoulera ses marchandises par cette vallée qui sera probablement, dans la suite, aussi pourvue d'un chemin de fer.

En tout état de cause, le chemin de fer d'Avallon, soit qu'il n'aboutisse qu'à ce point, soit qu'il se prolonge sur Lyon, recevra les marchandises et les voyageurs de toute la zone représentée par un triangle dont la base serait vers Autun.

L'un des côtés de ce triangle serait limité par une ligne s'étendant de Sermizelles à Saint-Sauge, en passant par Corbigny; cette ligne est très-bien déterminée par le chemin n° 32 qui conduit de Sermizelles à Saint-Sauge, et l'autre côté par une ligne qui traverserait les cantons de Précý (Côte-d'Or), de Saulieu (Côte-d'Or), de Montsauche et de Château-Chinon (Nièvre).

Le chemin n° 32 suit, par une pente insensible, la vallée de la Cure; la contrée qu'il traverse n'enverra pas ses marchandises à Avallon, mais à Sermizelles, dans un périmètre de 4 à 5 kilomètres de chaque côté de cette voie. En effet, on aura plus d'avantage à descendre cette pente qui conduit à Blannay que de remonter des plateaux pour aller gagner la route de Lormes à Avallon, route très-montueuse et pourvue de pentes qui n'ont pas moins de 0^m,06 par mètre.

La ville d'Avallon, première station du chemin de fer projeté, recevra les produits et les voyageurs de toute la zone comprise entre les lignes imaginaires dont nous avons parlé plus haut. Elle recevra donc les voyageurs de tout l'arrondissement d'Autun et au-delà; les voyageurs et une partie des marchandises de l'arron-

dissement de Château-Chinon, ainsi que de celui de Saulieu, les voyageurs et les marchandises de la plus grande partie de l'arrondissement d'Avallon.

Les cantons, hors de l'arrondissement d'Avallon, les plus intéressés à l'édification d'une voie ferrée, sont : Corbigny, Montsauche, Lormes, Château-Chinon, une partie de Saulieu, de Précy, et tout l'arrondissement d'Autun, pour les voyageurs se dirigeant vers Paris.

Les voies amenant à Avallon les marchandises et les voyageurs sont : 1° La route de Château-Chinon à Avallon ; 2° la route de Quarré-les-Tombes à Avallon ; 3° la route de Semur par Époisses ; 4° la route de Provençy ; 5° le chemin de grande communication n° 20, projeté entre Avallon, Dhun-les-Places, Montsauche, et qui sera la ligne la plus directe d'Auxerre pour conduire au réservoir des Settons (1).

Le canton de Montsauche est le plus mal percé pour diriger ses produits sur Avallon. Il attend avec impatience la construction du chemin de grande communication n° 20, d'une importance majeure pour cette ville. Tous les produits de ce canton sont peu nombreux maintenant, mais le deviendront dans la suite par les progrès de la culture ; ils font un grand circuit pour se diriger sur Paris, tandis que, si cette voie était achevée, elle relierait toutes les communes de ce canton pour se diriger sur Avallon, puis sur la Capitale par le chemin de fer projeté.

Les communes ainsi reliées, et qui n'ont aucune espèce d'accès direct sur Avallon, sont : Montsauche, Gien-sur-Cure, Moux, Alligny, Gouloux, Saint-Brisson, etc. ; déjà même, on a pressenti l'importance de cette voie, peu montueuse du reste, puisqu'on a donné à la partie exécutée quatorze mètres de largeur. C'est alors que les pisseaux, les écorces, les merrains, les charbons se dirigeront sur Auxerre, tandis qu'à présent toutes ces marchandises et surtout les voyageurs gagnent, par Saulieu, le chemin de fer de Dijon. Les habitants de cet immense plateau, couvert de forêts, tireraient de l'Avallonnais des vins moins chers que ceux de Beaune,

(1) Vaste réservoir construit aux sources de la Cure, afin d'alimenter cette rivière dans les basses eaux.

et aussi des céréales, car les récoltes du canton sont loin de suffire à sa consommation.

On exploiterait avantageusement les magnifiques granits dont on voit quelques blocs à Montsauche et dont les carrières se trouvent à Forêt-Chenu et à Saint-Brisson. Tous ces blocs, souvent énormes, se taillent facilement et ne craignent pas la gelée. Ils pourraient être transportés à Paris et utilement employés dans les constructions magnifiques que l'on voit s'élever chaque jour.

Il reste à savoir quel genre de voie ferrée on adopterait entre Auxerre et Avallon.

Si la grande question de la rectification du chemin de fer de PARIS à LYON, passant par Dijon, était décidée par Auxerre, la vallée de la Cure, celle d'Époisses et le Mont-Afrique, le parcours entre Auxerre et Avallon serait nécessairement desservi par un véritable chemin de fer qui recevrait les marchandises que nous attribuons maintenant à la voie ferrée à traction de chevaux. Si cette rectification du chemin de fer de PARIS à LYON, qui raccourcirait cette ligne de douze lieues métriques, était impossible, il resterait encore à savoir si la construction d'un véritable chemin de fer à vapeur et à une seule voie ne serait pas plus avantageuse qu'un chemin où les chevaux sont employés comme moteur.

Comme les différents systèmes de voies ferrées à traction par chevaux sont encore peu connus en France, je vais donner quelques détails qui ne seront pas sans intérêt pour ceux qui pensent que les différentes routes de premier ordre, aboutissant à nos grands chemins de fer, présenteraient plus d'avantage et plus d'économie à recevoir de petits rails système Loubat, que d'être entretenues avec des silex ou cailloux roulés, qui deviennent de plus en plus rares et coûtent, en moyenne, dans notre département, jusqu'à dix francs le mètre cube.

Des essais de ce genre ont été déjà tentés en Allemagne, où il existe plusieurs chemins de fer desservis par des chevaux. La plus importante de ces voies de communication est celle qui joint le Danube à la Moldau, rivière de Bohême, qui se jette dans l'Elbe. Ces chemins de fer sont à rails saillants et ne valent pas, j'en suis convaincu, les rails du système Loubat, qui peuvent être appliqués sur les routes les plus passagères, sans présenter aucun obstacle à la circulation.

Voici quelques détails économiques relatifs à la construction de ces voies ferrées (système de M. Loubat).

Les fourrures en bois sur lesquelles reposent les rails coûtent, par mètre et toutes préparées 4^f 00^c

Les rails ne pèsent, par mètre, que vingt kilogrammes. La pose des fourrures, y compris leurs traverses en bois et en outre la pose du rail en fer, y compris les fossés et les ragréements, coûtent, par mètre courant. 1^f 50

Le rail en fer coûte, par mètre courant. 12^f 00

Frais généraux, tels que chevilles, etc., application des rails. 1^f 50

Ce qui donne, par mètre courant. 19^f 00

Par kilomètre. 19,000^f 00

Les fourrures sont préparées avec des solives qui ont 2 mètres de longueur, 0^m,15 de hauteur et 0^m,10 de largeur.

Un seul cantonnier peut entretenir 2 kilom. de cette voie (1).

TRACTION D'UN CHEVAL

**SUR UNE VOIE FERRÉE; COMPARÉE À CELLE DU MÊME CHEVAL
SUR UNE ROUTE MACADAMISÉE OU EMPIERRÉE.**

- A niveau..... comme 1 est à 8
- Pente de 0, 03 comme 1 est à 3 1/4
- Pente de 0, 06 comme 1 est à 1 3/4
- Pente de 0, 08 comme 1 est à 1 1/4

Une voiture pesant 8,000 kilogrammes est traînée au trot, par deux chevaux, sur une pente de 2 centimètres 1/2; ces chevaux sont relayés tous les 20 kilomètres.

(1) Il est bien entendu que c'est le double rail ou la voie qui revient à 19,000 fr. par kilom.

Sur un chemin qui donne une recette brute de 9,000 francs par kilomètre, le chemin peut se faire en donnant un intérêt de 5 0/0 au moins, tandis que le chemin de fer à vapeur doit recevoir brut 25,000 francs par kilomètre pour donner les mêmes 5 0/0.

Les chemins en projet sont :

1° De BORDEAUX à ABBEVILLE, par Nantes, Rennes, Cherbourg, Le Havre, Dieppe. — 2° De RENNES à la mer. — 3° De RUEIL à MARLY-LE-ROI. — 4° De BLOIS à VENDÔME. — 5° De TAIN à ROMAN (Isère). — 6° D'ALGER à LA MAISON-CARRÉE.

Le Conseil Général de l'Yonne devant être saisi de cette affaire, M. L. De Montaut, ingénieur des Ponts et Chaussées à Avallon, avait été chargé d'en faire un rapport sous forme d'avant-projet. Ce travail que j'ai lu a été traité par cet ingénieur d'une manière lucide autant que savante; je conseille donc aux personnes que cette affaire intéresse, de prendre, s'il est possible, connaissance de ce document très-élégamment écrit, et remarquable par la forme comme par le fonds.

Première Station.

AVALLON.

(Voir le rapport de la Commission).

Deuxième Station.

STATION DE SERMIZELLES.

Distance d'Auxerre, 40 kilomètres.

Cette station reçoit tous les produits et les voyageurs qui viendront des différentes parties du Morvan par le chemin n° 32 en voie de construction, puis par divers chemins vicinaux. Elle recevra, en outre, Domecy-sur-le-Vault, Le Vault, Montillot, Brosses, Givry, Blannay, Girolles, Tharot et Lucy-le-Bois.

Les communes qui donneront à cette gare les quantités de tonnes et de voyageurs, énumérées ci-après, sont :

(Voir le Tableau ci-joint.)

NOTA. La lettre T, indiquée dans les tableaux ci-après, signifie tonne (1,000 k.)

COMMUNES.	BOIS DE		Passeaux en T.	Merrain en T.	Charbon en T.	Écorce en T.	Vins en T.	Eau-de vie en T.	Blé en T.	Avoine en T.	Fourrages		Voyageurs pour Paris.	Tuileries en T.	Carrières. T.	Bestiaux.
	charp. chauffage T.	T.									nat. T.	art. T.				
Corbigny	2560	40000	61	45	638	19	321	»	1190	780	»	»	225	»	»	5000
Neuf-Fontaines	»	»	»	»	9	9	»	»	»	»	»	»	45	»	»	280
Authiens	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	25	»	»	500
Saint-Aubin	»	»	»	»	9	9	15	1/2	»	12	»	»	50	»	»	200
Bazoches	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Domecy-sur-Cure	80	500	»	»	44	17	»	»	»	18	»	»	60	»	»	150
Fontenay	8	500	»	»	22	9	40	2	»	12	»	»	60	»	»	»
Pierre-Perthuis	12	250	»	»	22	9	»	»	»	12	»	»	18	»	»	»
Tarolseau	»	»	»	»	»	»	5	»	»	»	»	»	20	»	»	»

PRODUIT EN FRANCS
DES VOYAGEURS ET MARCHANDISES DE LA STATION DE SERMIZELLES.

NATURE des MARCHANDISES.	NOMBRE de Voyageurs.	PRIX par kilomètre.	NOMBRE des Tonnes.	PRIX par kilomètre.	NOMBRE des Bestiaux.	PRIX par tête de bestiaux.	PRIX pour les 40 kilom.	PRIX TOTAL.
Bois de charpente. . .	»	»	2736	0 10	»	»	10944 00	
Bois de chauffage . .	»	»	42989	0 06	»	»	103173 60	
Paisseaux	»	»	71	0 10	»	»	284 00	
Merrain	»	»	45	0 06	»	»	108 00	
Charbon	»	»	986	0 09	»	»	3549 60	
Ecorce	»	»	150	0 08	»	»	480 00	
Vins	»	»	1490	0 08	»	»	4768 00	
Eau-de-vie	»	»	18	0 10	»	»	72 00	144,219 20
Froment	»	»	1281	0 05	»	»	2562 00	
Avoine	»	»	873	0 05	»	»	1746 00	
Fourrages	»	»	42	0 16	»	»	268 80	
Voyageurs	1668	0 06	»	»	»	»	4003 20	
Bestiaux	»	»	»	»	6130	0 05	12260 00	

Troisième Station.

STATION D'ARCY-SUR-CURE.

Distance d'Auxerre, 31 kilomètres.

Les communes qui donneront à cette gare les quantités de tonnes et de voyageurs, énumérées ci-après, sont :

(Voir le Tableau ci-joint.)

PRODUIT EN FRANCS
DES VOYAGEURS ET MARCHANDISES DE LA STATION D'ARCY-SUR-CURE.

NATURE des MARCHANDISES.	NOMBRE des Voyageurs.	PRIX par kilomètre.	NOMBRE des Tonnes.	PRIX par kilomètre.	NOMBRE des Bestiaux.	PRIX par tête de Bestiaux.	PRIX pour les 31 kilom.	PRIX TOTAL.
Bois de charpente. . .	»	»	5	0 10	»	»	15 50	
Bois de chauffage . .	»	»	460	0 06	»	»	855 60	
Vins.	»	»	1450	0 08	»	»	3596 00	6,029 50
Eau de-vie.	»	»	2	0 10	»	»	6 20	
Froment.	»	»	56	0 05	»	»	86 80	
Voyageurs	790	0 06	»	»	»	»	1469 40	

Quatrième Station.

STATION DE VERMENTON.

Distance d'Auxerre, 23 kilomètres.

Les communes qui donneront à cette gare les quantités de tonnes et de voyageurs, énumérées ci-après, sont :

(Voir le Tableau ci-joint.)

PRODUIT EN FRANCS

DES VOYAGEURS ET MARCHANDISES DE LA STATION DE VERMENTON.

NATURE des MARCHANDISES.	NOMBRE de Voyageurs.	PRIX par kilomètre.	NOMBRE des Tonnes.	PRIX par kilomètre.	NOMBRE des Bestiaux.	PRIX par tête de Bestiaux.	PRIX pour les 23 kilom.	PRIX TOTAL.
Bois de charpente . . .	»	»	712	0 10	»	»	1637 60	18,181 73
Bois de chauffage . . .	»	»	3330	0 06	»	»	4595 40	
Paisseaux	»	»	4	0 10	»	»	9 20	
Charbon	»	»	264	0 09	»	»	546 48	
Écorce	»	»	40	0 08	»	»	73 60	
Vins	»	»	2605	0 08	»	»	4793 20	
Eau-de-vie	»	»	10	0 10	»	»	23 00	
Blé	»	»	523	0 05	»	»	601 45	
Avoine	»	»	194	0 05	»	»	223 10	
Voyageurs	1615	0 06	»	»	»	»	2228 70	
Carrières	»	»	3000	0 05	»	»	3450 00	

Cinquième Station.

STATION DE CRAVANT.

Distance d'Auxerre, 18 kilomètres.

Les communes qui donneront à cette gare les quantités de tonnes et de voyageurs, énumérées ci-après, sont :

(Voir le Tableau ci-joint.)

PRODUIT EN FRANCS
DES VOYAGEURS ET MARCHANDISES DE LA STATION DE CRAVANT.

NATURE des MARCHANDISES.	NOMBRE des Voyageurs.	PRIX par kilomètre.	NOMBRE des Tonnes.	PRIX par kilomètre.	NOMBRE des Bestiaux.	PRIX par tête de Bestiaux.	PRIX pour les 18 kilom.	PRIX TOTAL.
Bois de charpente . .	»	»	160	0 10	»	»	288 00	3,063 96
Bois de chauffage . .	»	»	270	0 06	»	»	291 60	
Charbon	»	»	110	0 09	»	»	178 20	
Vins	»	»	720	0 08	»	»	1036 80	
Eau-de-vie.	»	»	20	0 10	»	»	36 00	
Voyageurs	1142	0 06	»	»	»	»	1233 36	

Sixième Station.

STATION DE VINCELLES.

Distance d'Auxerre, 13 kilomètres.

Les communes qui donneront à cette gare les quantités de tonnes et de voyageurs, énumérées ci-après, sont :

(Voir le Tableau ci-joint.)

Châtel-Censoir	29	1000	136	"	119	50	200	1	210	175	"	"	800	"	"
Merry-sur-Yonne	"	250	"	"	"	"	"	"	180	"	"	"	30	"	"
Mailly-le-Château	8	2500	"	50	770	4	28	"	17	85	"	"	140	"	"
Mailly-la-ville	8	270	"	"	44	"	120	"	"	14	"	"	55	"	"
Tracy	"	1000	"	"	"	"	200	"	21	"	"	"	40	"	"
Maxarnes	"	200	"	"	15	"	800	"	70	85	"	"	54	"	"
Fontenay	20	195	"	"	9	"	60	1	8	4	"	"	8	"	"
Feurommes	4	170	"	"	"	"	7	"	52	9	"	"	10	"	"
Val-de-Mercy	"	200	"	"	"	"	300	2	"	"	"	"	35	"	"
Charentenay	"	6	"	"	"	"	250	1	"	"	"	"	70	"	"
Mouffy	"	"	"	"	"	"	120	1	7	"	"	"	30	"	"
Coulanges-la-Vilvoise	"	"	"	"	"	"	1800	10	"	"	"	"	150	"	"
Irancy	"	"	"	"	"	"	1200	7	"	"	"	"	400	"	"
Vincelottes	"	"	"	"	"	"	300	1	"	"	"	"	15	"	"
Vincelles	"	"	"	"	"	"	850	6	"	"	"	"	250	"	"

PRODUIT EN FRANCS

DES VOYAGEURS ET MARCHANDISES DE LA STATION DE VINCELLES.

NATURE des MARCHANDISES.	NOMBRE des voyageurs.	PRIX par kilomètre.	NOMBRE des Tonnes.	PRIX par kilomètre.	NOMBRE des Bestiaux.	PRIX par tête de bestiaux.	PRIX pour les 13 kilom.	PRIX TOTAL.
Bois de charpente. . .	»	»	464	0 10	»	»	603 20	
Bois de chauffage . .	»	»	11741	0 06	»	»	9157 98	
Paisseaux	»	»	204	0 10	»	»	265 20	
Merrain	»	»	50	0 06	»	»	39 00	
Charbon	»	»	3289	0 09	»	»	3848 13	
Écorce	»	»	71	0 08	»	»	73 84	
Vins	»	»	6245	0 08	»	»	6484 40	
Eau-de-Vie.	»	»	30	0 10	»	»	39 00	
Froment	»	»	665	0 05	»	»	432 25	
Avoine.	»	»	295	0 05	»	»	191 10	
Voyageurs	2912	0,06	»	»	»	»	2271 36	23,405 46

Septième Station.

STATION DE CHAMPS.

Distance d'Auxerre, 8 kilomètres.

Les communes qui donneront à cette gare les quantités de tonnes et de voyageurs énumérées ci-après, sont :

(Voir le Tableau ci-joint.)

Bestiaux.					
Carrières. T.					
Talleries. T.					
Voyageurs pour Paris.		20	10	160	100
Fourrages	art.				
	nat.				
Avoine en T.					
Blé en T.					
Eau-de-vie en T.					
Vins en T.		672	220	700	680
Écorce en T.					
Charbon en T.					
Merrain en T.					
Passeaux en T.					
BOIS DE	charp.				
	chauffage				
T.					
COMMUNES.					
Jussy					
Escellives					
Saint-Eris					
Champs					

PRODUIT EN FRANCS

DES VOYAGEURS ET MARCHANDISES DE LA STATION DE CHAMPS.

NATURE des MARCHANDISES.	NOMBRE des Voyageurs.	PRIX par kilomètre.	NOMBRE des Tonnes.	PRIX par kilomètre.	NOMBRE des Bestiaux.	PRIX par tête de bestiaux.	PRIX pour les 8 kilom.	PRIX TOTAL.
Vins.	"	"	2272	0 08	"	"	1454 00	1,588 40
Eaux-de-vie.	"	"	"	0 10	"	"	"	
Voyageurs.	290	0 06	"	"	"	"	134 40	

Récapitulation.

STATIONS.

2 ^e — Sermizelles	144,219	20
3 ^e — Arcy-sur-Cure	6,029	50
4 ^e — Vermenton.	18,181	73
5 ^e — Cravant	3,063	96
6 ^e — Vincelles	23,405	46
7 — Champs	1,588	40
TOTAL. . .	196,488	25
Chiffre trouvé pour Avallon par la Commission de l'arrondissement.	200,000	00
TOTAL GÉNÉRAL. . .	396,488	25

Une statistique de chemin de fer est, on le voit, une œuvre très-complexe. Chaque partie d'un travail semblable est soumise au jugement plus ou moins sûr de son auteur, éclairé par celui d'autres personnes avec lesquelles il se met en rapport. Ce travail, tout d'appréciation, ne représente jamais l'expression de la vérité d'une manière aussi exacte que lorsqu'une contrée bien délimitée est soumise à nos investigations : dans ce cas, c'est un cadre que l'on possède et qu'on n'a qu'à remplir. On le remplit bien, en effet, lorsque l'esprit d'ordre, de clarté et de précision ne fait point défaut à ceux qui l'ont entrepris.

NOTA. — Il est bon de faire observer ici que pour faire concurrence au flottage des rivières d'Yonne et de Cure, il faudrait nécessairement abaisser le tarif des bois à 0^f,03 par tonne et par kilomètre, ce qui amènerait une réduction dans le produit du transport des bois.

TARIF DES PRIX DU CHEMIN DE FER DE LYON
PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.

NATURE des MARCHANDISES.	SÉRIES.	PRIX	
		PAR TONNE et par kilomètre.	TARIF SPÉCIAL.
Bois de charpente. . .	4°	0 10	—
Bois de chauffage. . .	6°	0 06	—
Paisseaux.	4°	0 10	—
Merrain.	6°	0 06	—
Charbon	»	0 09	Tarif spécial.
Écorce.	5°	0 08	—
Vins	5°	0 08	—
Eau-de-vie	4°	0 10	—
Froment	»	0 05	Tarif spécial.
Avoine	»	0 05	Tarif spécial.
Fourrages	2°	0 16	—
Voyageurs.	6°	0 06	—
Bestiaux	»	0 05	Tarif spécial.

FRANÇOIS-CHASLIN.