

D I F F I C I L E S R E L A T I O N S
* * * * *

Les relations avec les centres vitaux de l'économie, les villes administratives et Paris, commandent obligatoirement, dans le monde actuel, toutes transformations des équilibres régionaux. En Morvan, voies ferrées et réseau routier ouvrent mal un pays où les communications intérieures sont difficiles.

En Morvan, les routes, les chemins de fer forment un réseau qui, dans son ensemble, s'adapte au tracé général de l'époque romaine ; la direction du mouvement n'a pas changé, mais seulement la vitesse.

I- Le RESEAU ROUTIER

Non seulement, le Morvan, par sa masse cohérente, faisait front de toutes parts aux efforts qui essayaient de l'entamer, mais, une fois qu'on l'avait abordée, l'île de granite, faute de voies de communication mettant en rapport les différents points de son territoire, opposait aux tentatives de pénétration une résistance presque absolue. Tout a été dit, ou peu s'en faut, sur l'insuffisance des moyens de viabilité et le mauvais état des chemins dans l'ancien Morvan. Une longue suite de générations a connu la persistance d'un état de choses qui, vieux de treize cents ans, s'est perpétué sans aucun changement jusqu'il y a un siècle. Sauf, en effet, durant la période qui suivit la conquête et où, maîtres du pays, les Romains le sillonnèrent de nombreuses voies militaires, nous trouvons le Morvan, dont la barbarie s'est ensuite emparé, impénétrable et fermé.

1- Sous la DOMINATION ROMAINE

Le réseau routier était d'autant plus développé que le massif ancien se trouvait à proximité de Lyon, le grand centre administratif, commercial et militaire de la Gaule Romaine.

Une voie Agrippa intéressait particulièrement le Morvan : celle de l'Océan qui reliait Lyon à Boulogne, le grand port des Romains, en passant par Mâcon, Chalon, Autun, Chissey, Saint-Brisson, Liernais, Pierre-Ecrite, Saulieu, Quarré-les-Tombes, Saint-Germain-des-Champs, la Roche-en-Brenil,

Avallon. Une autre route, moins importante, partait de Lyon et, passant par Roanne, Decize, Nevers, Briare, se dirigeait sur Paris. De nombreuses routes transversales reliaient, en pays éduen, ces deux grandes routes. La plupart partaient de Bibracte, d'Autun ou de Château-Chinon. Ces trois grands carrefours commandaient le système : Autun était le centre administratif, Bibracte le centre économique, Château-Chinon le centre stratégique.

Autun était relié à Alluy par Château-Chinon, Champdioux ; à Decize par deux itinéraires : par la Grande-Verrière et Saint-Prix pour le Mont-Beuvray, par le Niret pour Saint-Honoré ; et à Entrains par Anost, Planchez, Ouroux, l'Huis Diolot, Lormes, et par les Pasquelins, Arleuf et les Bardiaux, se divisant en deux branches : l'une allant vers Aulnay-en-Bazois par Châtin, l'autre vers Lormes par la Pige de Velle, Mhère, Gâcogne. Château-Chinon était relié également à Entrains. Deux routes reliaient, par Fâchin et les Buteaux, Bibracte à Château-Chinon, qui était relié aussi par deux routes à Saulieu par Corancy, Planchez, Gouloux, et à la voie Agrippa à Saint-Honoré par une de montagne et une plus basse.

Ce réseau routier gallo-romain était certainement aussi développé que le nôtre.

2- DECHEANCE

La fin de la domination romaine fut le commencement de la déchéance pour le réseau routier. Le pays redevint impraticable. Dans tout le Morvan, la voirie était si détestable qu'on ne pouvait circuler qu'en chariot attelé de boeufs. L'état défectueux des chemins amenait le changement continu des roues de charrettes au détriment de la forêt. Au voisinage des villes, la viabilité n'était pas meilleure.

Le Morvan demeura longtemps un roc impénétrable, même entre Bourgogne et Nivernais, qui n'avaient guère souci de leurs communications ; les rivières, grands transporteurs de moulée, absorbaient tous les efforts des paroisses. Dans l'ancienne France, le Morvan était mal desservi par des chemins rudimentaires. Les seigneurs et notables, admis en 1773 parmi les élus généraux de Bourgogne, dénonçaient ces chemins difficiles en tout temps et impraticables pendant la mauvaise saison : "cette province, qu'il semble que l'oeil du ministre n'a pas encore aperçue, est comme une île inarborable au milieu de la France".

Jusqu'au milieu du 19^e siècle, la seule voie de communication, utilisée pour se rendre en Morvan, était la grande route de Paris à Lyon, qui écornait le massif ancien entre Avallon et Saulieu. La diligence, en 1790, faisait le trajet en trois jours. Actuellement le train met moins de cinq heures. Les premières routes, qui n'étaient que des directions, étaient peu fréquentées. Sans communications avec l'extérieur, le Morvan est longtemps demeuré la terre des légendes, des sorciers, des croque-avoine.

Au milieu du siècle dernier, "le Morvan, si l'on forme une enceinte du territoire compris entre Château-Chinon, Autun, Saulieu, Avallon et Lormes, compose un massif d'environ douze lieues de côté (150 lieues carrées), presque entièrement couvert de bois, à travers lequel, il y a à peine quarante ans, on ne trouvait ni une route royale, ni une route départementale, ni même un seul chemin de grande vicinalité en bon état. Point de ponts : quelques arbres bruts à peine équarris jetés sur les cours d'eau, ou, plus ordinairement, des pierres disposées çà et là pour passer les ruisseaux. Ainsi, cette contrée, au coeur de la France, était une véritable impasse pour tous les pays voisins ; une sorte d'épouvantail pour le froid, la neige, les aspérités du terrain, la sauvagerie des habitants ; un vrai pays de loups, dans lequel le voyageur craignait de s'engager". Une contrée, qui pouvait offrir un transit court et facile de l'est à l'ouest de la France, n'était qu'une impasse impénétrable pour tout autre roulage que celui de voitures à boeufs.

"La disparition des chariots à boeufs s'est faite sans bruit. N'empêche qu'on peut la considérer comme le symbole de la fin d'un monde. Ils avaient amené, il y a près de trente siècles, nos ancêtres les Celtes. Depuis, ils n'avaient jamais cessé d'être le principal moyen de transport. Avec eux, les galvachers avaient assuré les échanges entre la Bourgogne et le Morvan et charroyé les vins des coteaux ensoleillés qui réjouissent le coeur et l'esprit des Morvandiaux".

Comment dépeindre les chemins qui représentaient les seuls moyens de communication entre les localités ? Le chemin de Château-Chinon à Glux ou à Larochemillay, par Fâchin : "Qu'on se représente un chemin pierreux, tortueux, montant ou descendant sans cesse, traversé à chaque pas par des ruisseaux venant du faite des montagnes, bordé de haies vives ou creusé comme un ravin, et l'on aura ainsi une idée de l'un des meilleurs chemins de l'ancien Morvan. Que l'on juge d'après cela de l'état où devait être un chemin que les habitants appelaient eux-mêmes un ch'tif chemin (chétif). On ne pouvait y passer qu'en chariot attelé avec des boeufs ; les chevaux n'y résistaient pas. Aussi, aux yeux d'un vieux Morvandiau, un cheval n'est bon qu'à manger du foin qui serait bien mieux employé à nourrir un boeuf".

Du temps de Charles X, on attelait, dans l'Avallonnais, deux paires de boeufs aux berlines de voyages que précédaient des gardes chargés de remplir, avec des fagots et de menues branches, les endroits trop profonds des ornières. Lorsque les évêques d'Autun venaient donner la confirmation à Quarré et dans les paroisses voisines, ils s'arrêtaient, faute de routes, à Cussy, où les curés conduisaient leurs confirmants.

Mêmes difficultés pour passer les rivières. "Il y a un demi-siècle, on ne voyait ni routes, ni ponts ; quelques arbres bruts jetés sur les cours d'eau, et le plus souvent, de grosses pierres rangées çà et là, en ligne, servaient à passer les ruisseaux". Jusqu'en 1838, la Cure manqua de pont pour aller à Marigny et à Dun ; mais, en retour, on trouvait des habitants pleins de bienveillance, qui, soutenus d'une bûche de bois de moule, passaient des voyageurs sur leurs épaules.

Accoutumés à traverser ruisseaux et rivières, à gravir les montagnes avec leurs boeufs très patients, les indigènes ne croyaient pas qu'un autre ordre de choses fût possible ; ils ne se prêtaient qu'à leur corps défendant aux travaux de viabilité. C'est ainsi que la route de Quarré à Cussy-les-Forges (13,5 km), commencée vers 1810, ne fut terminée qu'au bout de vingt ans.

3- AVENEMENT des ROUTES

A partir de 1830, la situation ancienne s'est profondément et rapidement modifiée. Grâce à l'initiative et aux persévérants efforts de Dupin aîné, une ère nouvelle commence alors véritablement pour le Morvan qui, en fort peu d'années, s'ouvre enfin à la civilisation.

En 1838, est entreprise la route 77 bis, de Nevers à Dijon, classée comme route royale sur la demande de Dupin (loi du 5 février) ; traversant le Morvan dans toute sa profondeur, depuis Cervon jusqu'à Saulieu, elle mettait pour la première fois en communication avec l'extérieur un pays pauvre, longtemps oublié au milieu des terres. Sur cette artère principale, sont venues s'embrancher ultérieurement toutes les routes secondaires, celles d'Ouroux, de Planchez, de Saint-Brisson, de Lormes...

Après le vote de la loi du 5 février 1838, le conseil général de la Nièvre décida l'établissement d'une route départementale de Château-Chinon à Montsauche (route 7), et de deux chemins de grande vicinalité, l'un par Chaumard et Ouroux, rejoignant la route de Montsauche au pont de Boulois, l'autre par Ouroux et Planchez, se rattachant à Autun et complétant la ligne que suivait autrefois la voie romaine d'Autun à Orléans.

Le massif central du Haut-Morvan se trouvait ainsi pénétré à son tour dans plusieurs directions. La dernière de ces routes rétablissait pleinement la continuité de l'ancienne voie romaine, et coupait en écharpe tout le Morvan suivant une ligne orientée du nord-ouest au sud-est, allant de Clamecy à Autun, par Lormes, Ouroux et Anost.

Il s'en faut, au surplus, que les progrès réalisés par la vicinalité l'aient été en un jour. A Alligny, par exemple, les routes ne datent que de 1845. La route départementale 7 de Château-Chinon à Saulieu, par Montsauche, fut construite en 1846 ; le chemin de grande communication 17, de Lormes à Autun, vers 1850. En 1849, le pays n'était encore qu'entamé dans son écorce ("Le paysan morvandiau conduit toujours, armé de l'aiguillon, l'antique charriot aux quatre roues dépourvues de fer. Les boeufs aux longues cornes rappellent ceux de la campagne de Rome. Il chante encore ses vieilles complaintes sur un air lent et cadencé comme les chantaient ses aïeux. S'il rencontre un voyageur étranger, il le salue curieusement de son grand chapeau, et si ce dernier lui demande sa route, il lui répond d'un air narquois qu'il la sait aussi bien que lui"), et de l'élément nouveau qui devait le transformer

seuls les grands centres de population avaient pu profiter. Alors même que des routes furent ouvertes, l'industrie locale hésita quelque temps à s'en servir, et c'est seulement le 12 septembre 1847 que passa à Montsauche la première diligence directe de Nevers à Dijon.

Mais les étapes de ce développement civilisateur ont été parcourues, depuis lors, régulièrement et sans arrêt ; elles l'ont été même avec une rapidité absolument remarquable, à la fin du siècle dernier, où, en effet, les routes sont partout nombreuses et excellentes ; la viabilité est facile dans toutes les directions, quoique le réduit, formant barrière de Bourbon-Lancy à Saulieu, ne soit encore traversé que d'Autun à Moulins-Engilbert, d'Autun à Château-Chinon et d'Autun à Montsauche. Percé de part en part, le Morvan est désormais ouvert à toutes les communications ; mais il l'est aussi, par là même, à tous les mélanges.

Les routes d'alors, faites pour les chariots à boeufs et les voitures à cheval ou à âne, n'étaient pas entretenues comme les autoroutes d'aujourd'hui. Elles n'étaient pas macadamisées, mais simplement empierrées et par bouts. Ces pierres n'étaient pas écrasées, par un rouleau compresseur, mais par les roues des voitures et par les fers des animaux. Le passage des endroits fraîchement empierrés était désagréable aux gens et aux bêtes.

L'empièrrement se faisait de la façon la plus primitive, comme probablement à l'époque des Gaulois et des Ligures. Les Ponts et Chaussées faisaient déposer, sur le bord de la route, un tombereau d'un mètre cube de pierres brutes. Un pauvre homme, les yeux protégés par de grosses lunettes, cassait ces pierres avec un marteau à long manche. Ce travail était peu lucratif puisqu'il a donné naissance à l'expression populaire très péjorative : "aller casser des pierres sur la route". Un cantonnier bouchait les trous avec ces pierres, et c'était tout.

Les routes étaient blanches, bleues ou roses, suivant la couleur du granite employé. Tout considéré, les routes étaient plutôt moins mauvaises, ayant un fond solide, que les routes argileuses ou calcaires des pays voisins. Elles avaient moins d'ornières. Sur ces routes, couraient les diligences, encore très nombreuses au début du siècle (chaque localité possédait un hôtel de la Poste qui témoignait de l'intensité du roulage ; ce service était assuré par plus de vingt lignes), les pataches des courriers, les omnibus des gares, le cabriolet du médecin, la victoria des châtelains, la multitude des voitures à âne et les lents chariots à boeufs.

Dans ce pays accidenté, les voyages étaient longs, au pas des chevaux dans les montées. Pour aller à Lucenay-l'Evêque, moins de quarante kilomètres, l'arrêt se faisait à l'auberge Hondelle, dans la côte du Pommoy, et pendant que les chevaux mangeaient un picotin d'avoine et se reposaient, on se régalaient de saucisson à l'ail, arrosé d'un sympathique bourgogne. On descendait dans les montées, autant pour se dégourdir les jambes que pour soula-

ger les chevaux. Même aux descentes, on avait le temps de jouir du paysage.

En 1830, le Morvan nivernais ne possédait encore que 156 km de routes pour une superficie d'environ 1 800 km², soit moins de 90^m par 100 ha. Vingt ans après, en 1850, les routes nationales et départementales se sont accrues de 86 km, auxquels sont venus s'ajouter 413 km de chemins vicinaux divers. La longueur totale des routes et chemins (655 km) répond à une augmentation de plus de 300 % par rapport à la période antérieure, et représente maintenant 363 m par 100 ha. En 1892, enfin, les routes départementales et chemins vicinaux de grande communication (réunis, à partir de 1883, en un réseau commun) ont encore acquis 156,791 km ; les chemins vicinaux de moyenne et de petite communication ont reçu une extension qui les a portés de 260 km à 1 064,431 km. Pour la totalité du réseau (1 616,222 km), l'augmentation, par rapport à 1850, est de 146 %. La longueur de ce réseau a plus que décuplé depuis 1830, et chaque kilomètre carré de territoire possède aujourd'hui près de 900 m de routes. Le Morvan nivernais était donc, à la fin du siècle dernier, presque aussi bien doté, du côté des instruments de transport, que l'est en général le reste de la France.

4- CONSEQUENCES

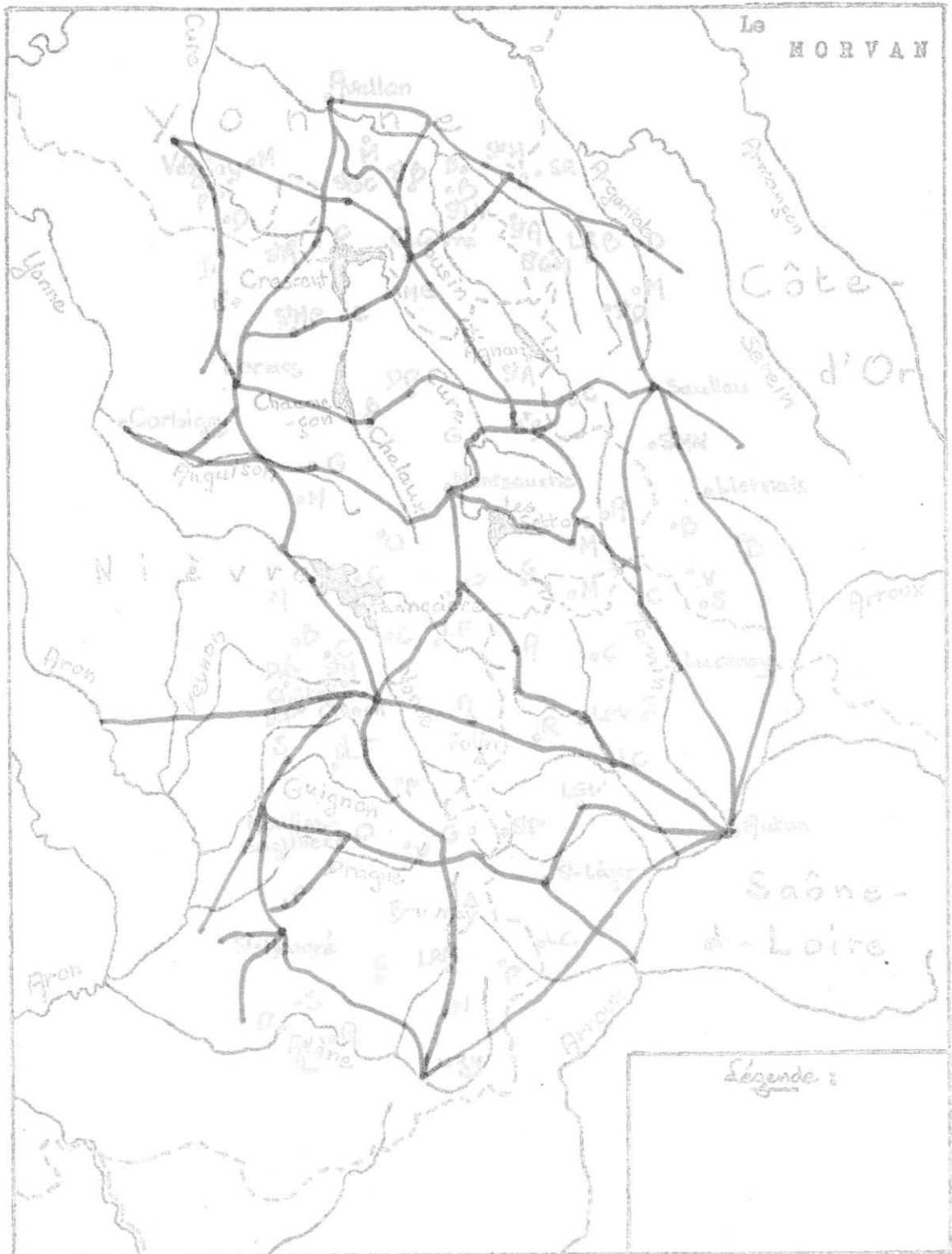
Une transformation de cette nature, toutes ces communications nouvelles qui se sont établies entre les différents points du pays, ne pouvaient manquer d'entraîner, ici comme ailleurs, leurs inévitables conséquences, et elles ont effectivement influé de la manière la plus heureuse sur l'état général du Morvan, sur les conditions physiques et morales de ses populations, sur leur richesse, sur leur bien-être. La contrée a changé de face, si bien que Vauban n'aurait plus à y déplorer de nos jours le mauvais entretien des chemins, "ce qui, disait-il, nuit beaucoup au commerce".

Qu'a-t-on vu ? Par quels phénomènes, par quels signes matériels, s'est traduite aux yeux la brusque évolution qui, en un demi-siècle, a tiré le Morvan de son isolement pour l'élever au rang des pays civilisés ? Il faut signaler l'accroissement rapide du nombre et de la valeur de la propriété, la transformation des conditions d'existence matérielle, l'amélioration de l'alimentation, le développement du bien-être général, l'augmentation du chiffre même de la population.

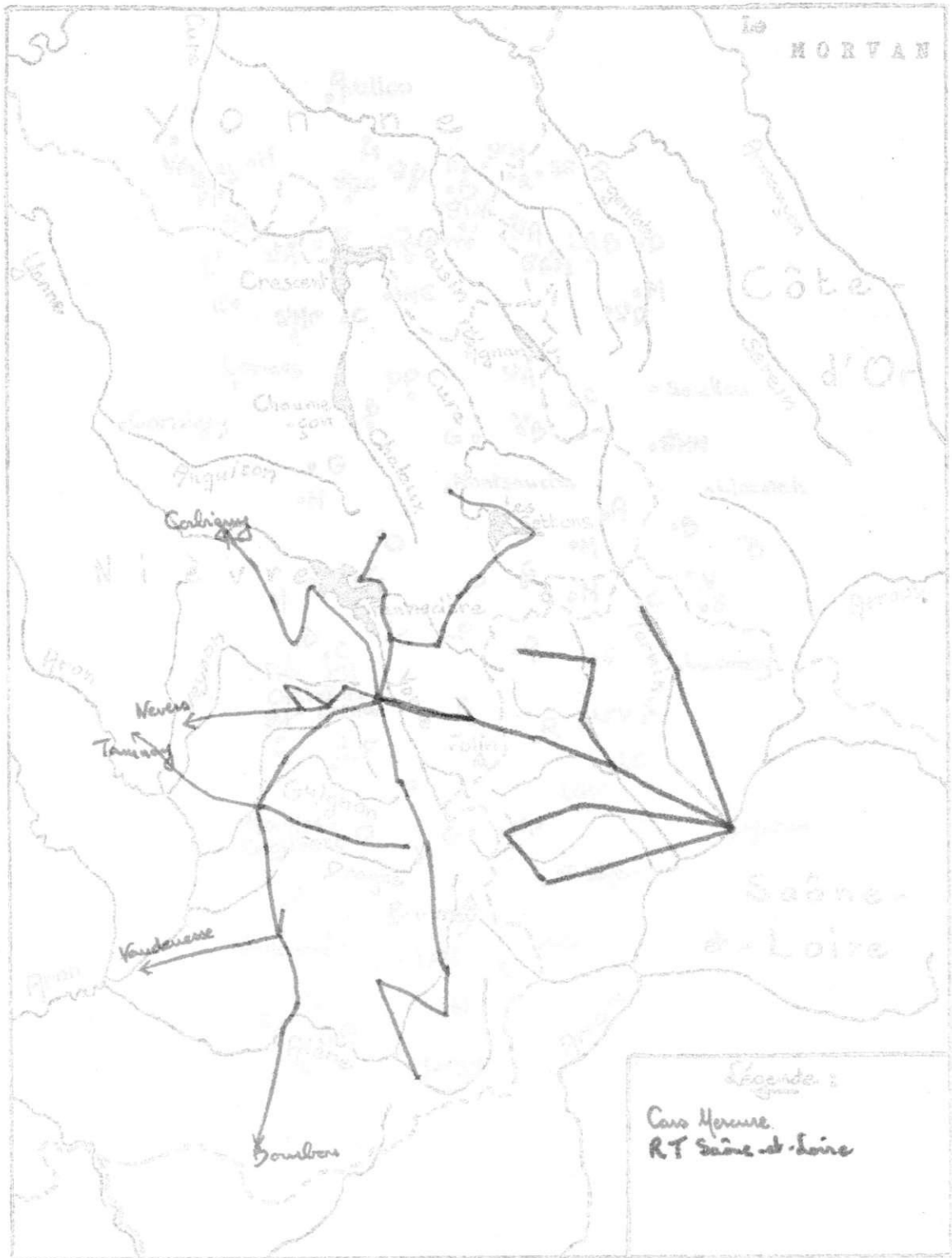
5- ETAT ACTUEL

Comme souvent, les routes devaient attendre l'époque moderne pour jouer un rôle véritable. Leur tracé est simple : la route nationale 6 égratigne le Morvan-nord. Par ailleurs, le Morvan n'a que des routes d'intérêt secondaire : celle d'Autun à Châtillon-en-Bazois traverse le Haut-Morvan : une

Réseau Routier



Lignes de Cars



fois quittée la dépression autunoise, commencent lacets et revêtements défectueux bien que de gros efforts aient été accomplis ces dernières décennies ; de Château-Chinon à Châtillon, la route est encore bien mauvaise ; de Saulieu à Corbigny, la deuxième route transversale, a également un tracé sinueux dans le Morvan pourri. Malgré les belles perspectives, les gorges de la Canche et les grandes forêts, les automobilistes pressés qui, venant de la Loire, veulent gagner Dijon, contournent le Morvan, soit par le sud, soit par le nord. Une voie nord-sud relie Saulieu à Autun ; des panneaux touristiques invitent à l'emprunter, mais, comme la voie ferrée, elle est marginale.

Le massif est cependant doté de belles routes, bien goudronnées et entretenues, de chemins de grande communication en plus ou moins bon état. Les ramifications des chemins vicinaux se développent encore. Les routes d'intérêt communal sont rempierrées et élargies, certaines divisions de tracés accomplies, et les virages améliorés, ouvrant ainsi toujours davantage les portes du Morvan aux touristes. Les côtes de 14 à 15 % sont plutôt rares. Seule, la route d'Arleuf, qui se dirige vers les Brenets, est difficile sur 4 à 5 km. Il en est de même pour les petites routes autour du Haut-Folin.

La mise en contact du Morvan et des régions économiques différentes qui l'entourent, marque un moment important dans l'évolution géographique du massif ancien. Les grandes routes orientées ont apporté, sur la vieille terre celtique, un peu de cette civilisation dont elle était privée depuis l'époque romaine et que détenaient les agglomérations voisines. Cependant, les progrès ont été lents à pénétrer à l'intérieur, car la circulation de détail est encore très imparfaite. Les chemins vicinaux sont parfois impraticables. Ces difficultés de communication ont conservé à la race son individualité, mais elle explique aussi le retard considérable du pays en comparaison des contrées plus prospères qui l'entourent.

Dans ces conditions, la circulation routière reste une circulation locale en dehors de la grande nationale : les services intérieurs d'autocars drainent les indigènes vers les villes périphériques, centres commerciaux indispensables, mais leur trafic périclité par suite du nombre de voitures particulières et de l'habitude d'emmener les voisins à la ville. Ce trafic se maintient grâce aux services écoliers. Les liaisons routières entre ces villes morvandelles et les métropoles régionales sont lentes.

Aussi les responsables locaux, les industriels installés en Morvan, les agents touristiques, tous ceux qui veulent ou doivent garder le contact avec l'extérieur, circulent de plus en plus en voiture particulière sur les routes morvandelles ; l'autoroute Paris-sud qui peut "mettre le massif à 2 h 30 de Paris" reste leur grand espoir. Leur rêve ne risque-t-il pas d'être déçu comme l'a été celui qu'a fait naître naguère la création des voies ferrées ? Une mesure isolée ne suffit pas, il faut si peu pour qu'une occasion économique soit manquée.

II- Le RESEAU FERRE

L'ère des chemins de fer a remplacé celle de la traction par les animaux. Le chemin de fer a eu sa période de vogue. Le Morvan n'en a jamais beaucoup profité. Les deux grandes lignes, celle de Bourgogne et celle du Bourbonnais, l'ont entouré sans le pénétrer. Une seule ligne, secondaire, a osé entrer dans le massif et encore d'une façon prudente.

Cette ligne était un peu et même beaucoup morvandelle. Elle se partageait à Cravant, une partie se dirigeait vers Autun, l'autre sur Cercy-la-Tour. Un tronçon de cette dernière avait l'audace de monter jusqu'à Château-Chinon, en partant de Tammay-en-Bazois. C'est vers 1889 que cette ligne fut construite. Elle ne dépasse plus maintenant Corbigny pour le transport des voyageurs. Et c'est dommage ! c'était la ligne naturelle de la vallée d'Yonne.

a) Les tacots

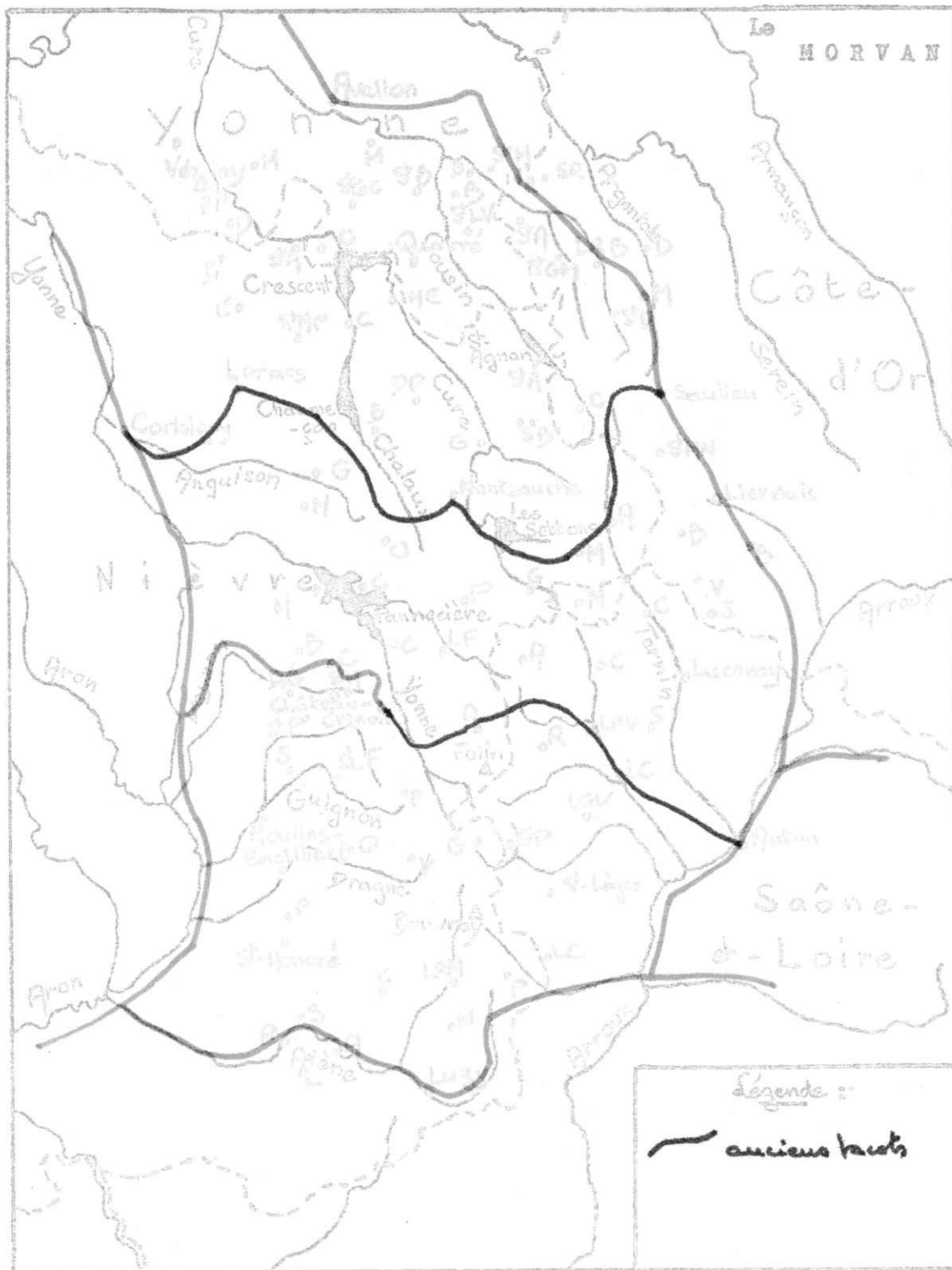
Ce que n'avait pas osé le vrai chemin de fer, le fut par "le tacot", cette miniature ou cette caricature. Il s'enfonça dans la montagne. Il y en eut deux : celui de Nevers à Saulieu et celui de Château-Chinon à Autun.

Le "tacot" de Corbigny - Ouroux par Lormes, ouvert au public le 4 août 1901, fut prolongé jusqu'à Alligny le 20 décembre 1902 et Saulieu le 1er juillet 1903 ; ainsi, il joignait Corbigny à Saulieu par Cervon, Lormes, Brassay, Gâcogne, Ouroux, Montsauche, Moux et Alligny. Le "tacot" d'Autun à Corcelles, 26 km, ouvert au public le 28 août 1900, fut prolongé jusqu'à Château-Chinon le 28 août 1904 ; il joignait Château-Chinon à Autun par Fâchin, le Châtelet, Arleuf, Corcelles, Vaumignon, la Petite-Verrière, la Celle et Tavernay/la Commaille. Il fut fermé au trafic quotidien des voyageurs en octobre 1931, et au service des marchandises en 1936-1937.

Le "tacot" était un jouet pour grandes personnes. Il n'était pas gros, mais il faisait du bruit comme dix express. Il fumait comme un paquebot et sifflait comme cent chefs de gare. Il ne se croyait pas rien. Il batifolait dans les prés, serpentait dans les avoines, flânait dans les sarrasins, errait dans les bois, longeait les précipices, sautait les ruisseaux. Il descendait fièrement les pentes, mais il soufflait dans les côtes et parfois s'arrêtait pour reprendre haleine. Les voyageurs pouvaient alors descendre et cueillir quelques fleurs. Dans les petites gares, il se reposait longuement et il prenait de l'eau, car il avait toujours soif... comme ses mécaniciens.

Ces "tacots" ont disparu, remplacés par des autocars et des camions automobiles. Les "tacots" occasionnaient plus de dépenses que de recettes, et

Voies Ferrées



l'essai d'un petit autorail fut négatif. En supprimant certaines haltes, en réduisant le personnel au strict minimum et en faisant quelques propagandes capables de les faire emprunter aux touristes qui le regretteront, ils auraient pu vivre longtemps, car ils étaient d'une grande utilité, non seulement pour les voyageurs, mais aussi pour le transport du bois, du bétail, de la chaux... Mais on ne peut guère les regretter, car leur lenteur (36 km en 3 h), leur manque total de confort, n'étaient pas compensés par leur pittoresque ; ces jouets n'étaient pas toujours amusants.

b) Atonie du trafic actuel

En 1910, "les lignes qui desservent le Morvan seront pour longtemps encore des lignes de ceinture. Elles restent prudemment sur les marges fertiles dont elles exploitent les céréales et les bestiaux ; elles ne prennent au massif ancien que sa moulée et sa charpente". Depuis lors, la suppression des tacots qui pénétraient à l'intérieur du Morvan et qui ont eu, en leur temps, une influence économique certaine, a encore accentué le caractère périphérique des voies ferrées morvandelles. On ne saurait parler de réseau morvandiau, il n'y a que des lignes qui l'abordent, sans innerver le centre du massif ; ce sont généralement des lignes à voie unique ; le trafic marchandises y est normalement assuré, mais les trains n'atteignent pas Château-Chinon tous les jours, ce qui complique la tâche des industriels en particulier, les usines d'industrie demi-lourde comme celle du caoutchouc. Des trains vieillots, des michelines brimbalantes transportent les voyageurs vers la capitale ; ils ne sont directs que deux jours par semaine, sauf au moment des fêtes et des vacances scolaires.

Faut-il justifier la désaffection de la S. N. C. F. par l'atonie du trafic, faut-il expliquer l'atonie du trafic par la non-existence de services décents, de trains rapides et confortables ? Une politique favorisant tel ou tel axe de communication ne représente pas seulement une option économique isolée, mais un acte d'aménagement : la désaffection actuelle pour ces voies secondaires a des conséquences fâcheuses quand l'occasion se présente de redonner vie à la région ; l'exploitation archaïque, après avoir été un effet de la dégénérescence de la région, redevient une cause.

Ces conceptions du réseau et de la mise en valeur des voies ferrées leur ont enlevé à vrai dire le rôle créateur qu'elles auraient pu avoir : le Morvan est resté enclavé dans les plaines agricoles mieux évoluées et la voie ferrée n'a été pour lui qu'un moyen supplémentaire de drainer vers l'extérieur les produits et les hommes : les wagons de bestiaux et de bois doivent revenir vides vers les gares morvandelles ; sans expliquer l'exode, la voie ferrée semble l'avoir hâté dans le nord, orienté quelque peu dans le sud vers les centres industriels du Creusot, alors qu'ailleurs il reste quasi exclusivement parisien.

Certaines localités en ont profité. Avallon a pu créer et transformer

quelques industries diverses, Saulieu garder au détriment de Semur le rôle de ~~Maison~~ maison qu'elle assure depuis longtemps aux confins de l'Auxois et du Morvan ; déjà la distance plus grande pèse sur Autun qui trouve ailleurs sa vitalité. Par contre, "Château-Chinon a été plus isolé, Lormes a cédé son influence à Corbigny" et les lignes périphériques ont contribué à accentuer les différences entre le coeur du massif plus isolé et les marges mieux libérées.