

SUJET(S)

Le réseau du tramway électrique de Bourges

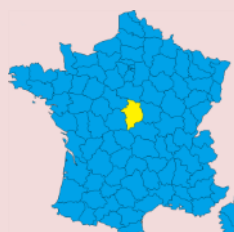


RT1

LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

18033 – Bourges



Cher



N°RSU

Section de ligne

Ouverture

Fermeture

18033.RT1

Gare PO > Carrefour de Verdun

1898

1949

Carrefour de Verdun > Arsenal

1898

1922

Carrefour de Verdun > Place Planchat

1898

1949

Place Planchat > Place de la Pyrotechnie

1898

1948

Place Planchat > Octroi de Saint-Amand

1898

1949

Tramway Ecole Centrale de Pyrotechnie (60 cm)

1898

1915

Place de la Pyrotechnie > Porte n°9

1915

1961

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

1800 | 1825 | 1850 | 1875 | 1900 | 1925 | 1950 | 1975 | 2000 | 2025

SOURCES
DOCUMENTAIRES,
ICONOGRAPHIQUES
ET INTERNET

Tramway de Bourges

[Wikipédia](#)

Tramway de l'école de Pyrotechnie

[Wikipédia](#)

LES TRAMWAYS DE BOURGES

[L'Encyclopédie de Bourges](#)

Les Tramways de Bourges #1

[Geocaching](#)

Bulletin des lois de la République française

[Gallica](#)

Plan gare de Bourges

[Gallica](#)

Plans ville de Bourges

[Cq18](#)

Lignes de tramway et arrêts

[Cq18](#)

VOUS AVEZ DES INFORMATIONS ? CETTE FICHE COMPORTE DES ERREURS ? CONTACTEZ-NOUS...

irsp-contact@sfr.fr

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés ne sont pas garantis.

L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

Ne cherchez pas à pénétrer par effraction. Essayez d'obtenir l'autorisation de pénétrer et circuler, si c'est possible.

Laissez les lieux en l'état. N'abîmez pas les clôtures et les cultures.

Refermez les barrières trouvées fermées. Ne touchez pas aux barrières trouvées ouvertes.

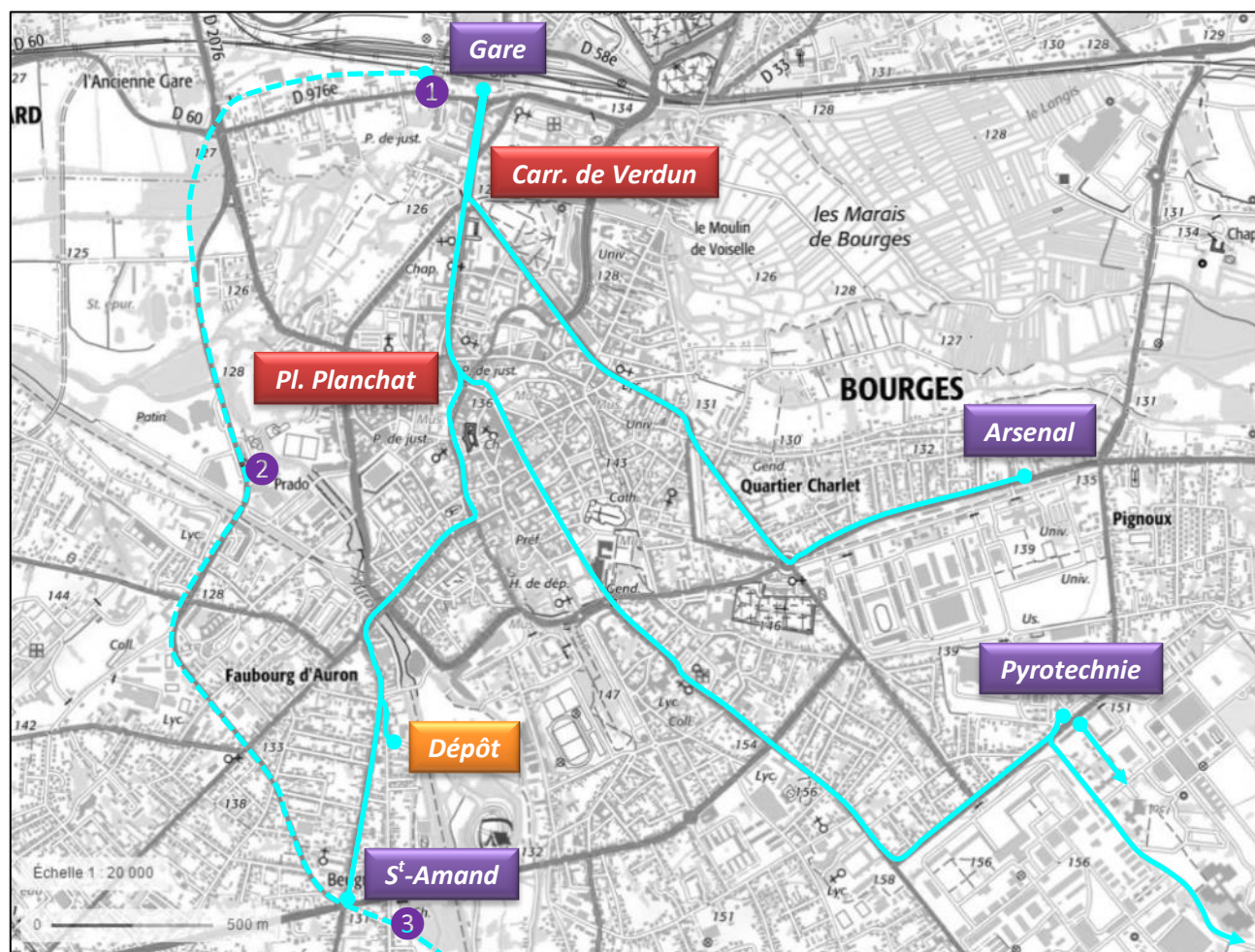


LE PLAN DU RESEAU

Terminus

Jonctions

Dépôt



Le tracé en pointillés bleus correspond à la section Bourges – Laugère de la *Société Générale de chemins de fer économiques (SE)*. Les réseaux ferroviaires militaires et industriels ne sont pas reportés sur la carte, à l'exception des deux lignes de tramways de l'Ecole Centrale de Pyrotechnie (en bas, à droite du plan).

LES LIGNES

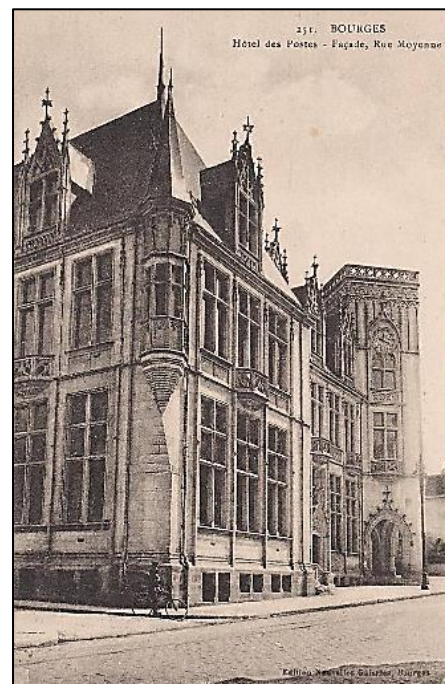
N°	Départ	Arrivée	Longueur
1	Gare	Ecole de Pyrotechnie	3,6 km
2	Gare	Rue Catherinot (Arsenal)	2,6 km
3	Gare	Octroi de Saint-Amand	2,4 km

HISTORIQUE

La **C^{ie} des Tramways de Bourges (CTB)** est créée le 4 novembre 1896 pour une durée de 75 ans. Elle se voit attribuer le 3 mars 1898 par la ville de Bourges, la concession d'un réseau de tramway à écartement métrique pour une durée de 50 ans, devant expirer le 4 novembre 1948.

La première ligne est mise en service le 25 mai 1898, entre la gare de la **C^{ie} du Paris-Orléans**, et l'**Octroi de Saint-Amand**. Les autres lignes le sont dans le courant de la même l'année.

En 1922, la ligne de l'Arsenal cesse d'être exploitée. Réduit à deux lignes, le réseau disparaît en deux temps : le 1^{er} octobre 1948, pour la ligne de la Pyrotechnie et le 21 août 1949, pour la ligne de l'**Octroi de Saint-Amand**.



La ligne n°1 devant l'Hôtel des Postes, Rue Moyenne

Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

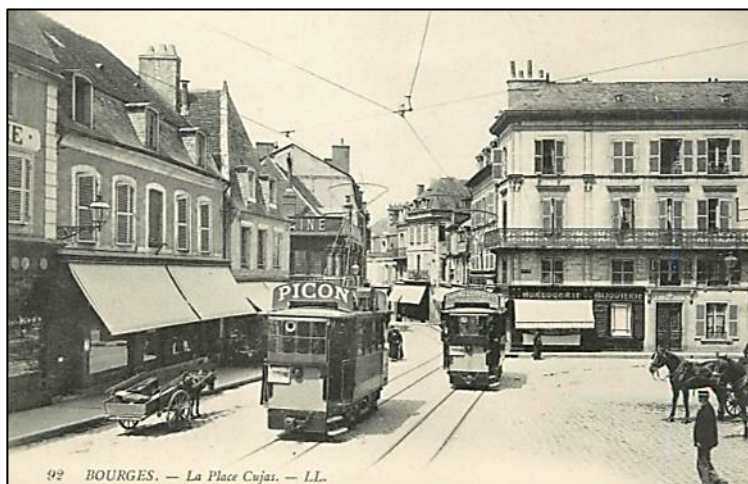


Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

En janvier 1910, les rivières irriguant Bourges sont en crue, et les [inondations](#) submergent l'**Avenue de la Gare**. Afin de permettre la poursuite de l'exploitation, la **CTB** fait circuler des remorques attelées à deux chevaux sur la partie inondée ; ce qui permet de maintenir la liaison entre la gare et le reste du réseau.

Avenue de la Gare (Avenue Jean Jaurès) lors des inondations de 1910 – Lignes 1 et 3

Ci-contre, croisement de voitures de la ligne n°1 **Place Cujas**.



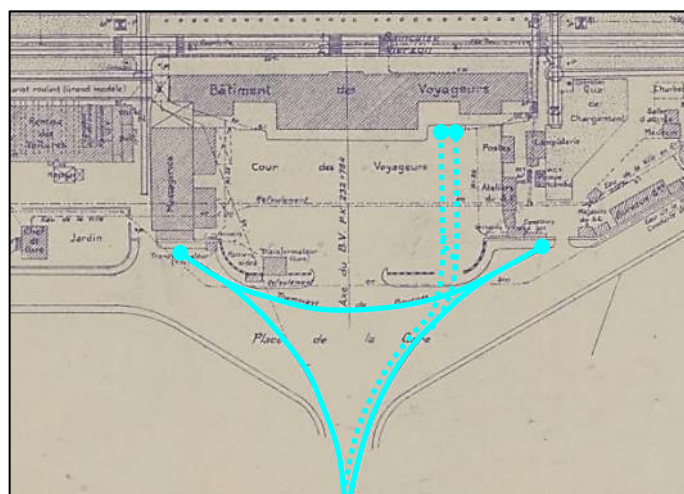
LE TRACÉ

La gare centrale

La gare centrale du réseau était située devant la gare grandes lignes de la **C^e du Paris-Orléans**. C'est d'ici que partaient les 3 lignes, au début de la cour de la gare, comme l'attestent la carte postale ci-dessous et le plan de 1897 ci-contre.



Peut-être suite à la fermeture de la ligne n°2, vers 1922, les voies furent reposées sous la forme d'un triangle. Il permettait le stationnement et le retournement des rames, comme présenté sur le plan de 1937 ci-contre et la vue aérienne de 1948 ci-dessous. L'emplacement des anciennes voies est indiqué en pointillés. A noter, indiqué par la flèche, que l'ancien passage n'a pas été clôturé.



Source : [Gallica](#). Cliquer sur le lien en première page pour accéder au site



Vue aérienne IGN - 1948

LES GARES DE BOURGES

Le chemin de fer arrive à Bourges ou plus exactement à Saint-Doulchard (Quartier de l'Ancienne Gare), le 20 juillet 1847. La gare fut érigée sur son emplacement actuel le 16 mai 1851. La gare SE sera construite en 1888, à l'Est de la gare PO, après le pont sur le Moulon.

De la gare centrale au carrefour de Verdun

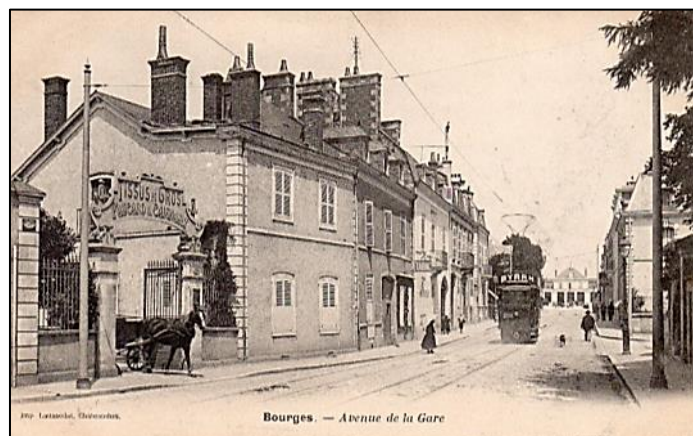
La dénomination « Carrefour de Verdun » est bien entendue postérieure à la création du tramway. Ce carrefour, auparavant sans nom, est situé à l'intersection des avenues Henri Laudier et Jean Jaurès (ex Avenue de la Gare), le Boulevard de La République, le Boulevard Gambetta et le Cours Beauvoir (promenade piétonnière du Jardin des Prés Fichaux).



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

Cette courte section (voir plan de 1897, page précédente), d'environ 330 mètres était empruntée par les 3 lignes. Elle était à double voies.

Voici quelques cartes postales anciennes de l'actuelle Avenue Henri Laudier (ex Avenue de la Gare).



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

Les deux voies fusionnaient sur le pont de L'Yèvre. Ci-contre, la photographie est prise, dos à la gare.

Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

Ci-contre, le pont sur L'Yèvre. La direction de la gare est à droite.



Ci-contre, le Carrefour de Verdun. La rame part en direction de l'Arsenal. La gare PO est au fond.



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

Du Carrefour de Verdun à l'Arsenal

Cette section de ligne d'environ 2,3 km empruntait :

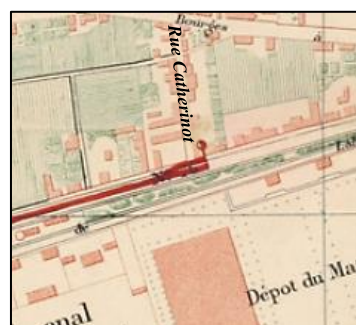
- L'Avenue de la République avec une voie d'évitement (ci-contre) ;
- Le Boulevard du Progrès (actuel Boulevard Georges Clémenceau) ;
- La Place Philippe Devoucoux avec une voie d'évitement (ci-dessous) ;
- La Rue Nicolas Leblanc ;
- La Place Malus ;
- La Route de Nevers (actuel Avenue Ernest Renan), jusqu'à l'intersection avec la Rue Catherinot.



La voie était uniquement parcourue par la ligne n°2.

Le terminus était situé juste après l'intersection avec la Rue Catherinot. Selon le plan de 1897, il était constitué de deux voies.

La **CTB** suspend dès 1922, l'exploitation de la ligne n°2. Elle est officiellement supprimée en 1927.



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

Le Boulevard de la République vu en direction de la gare, au niveau du marché couvert (Halle Saint-Bonnet).



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

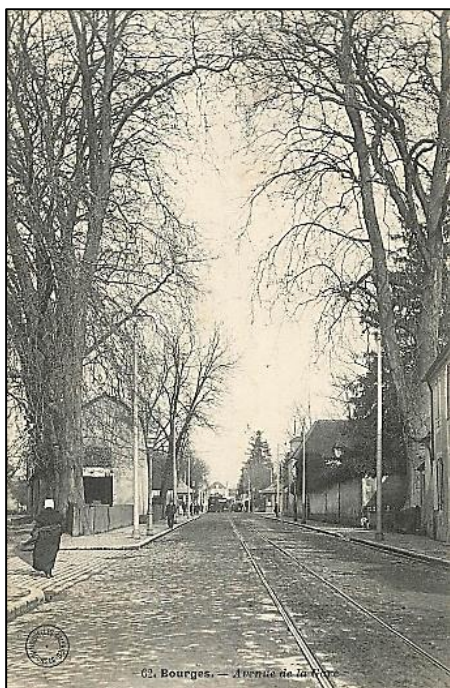
Ci-contre, la Place Malus avec au fond, la Cathédrale Saint-Etienne. Le haut de la Rue Nicolas Leblanc est à droite, derrière la motrice.

Concernant le terminus, il n'existerait pas de carte postale et la résolution des vues aériennes est insuffisante.

Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)



Du Carrefour de Verdun à la Place Planchat



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

Cette section de ligne d'environ 560 mètres empruntait l'actuelle *Avenue Jean Jaurès* (ex *Avenue de la Gare*). Elle était parcourue par les lignes n°1 et 3. Les rames de la ligne n°2 l'empruntaient également pour rejoindre le dépôt.

Une voie d'évitement était située au niveau de l'actuelle *Place Henri Mirpied* (ci-dessous, vue dos à la gare, la *Place Planchat* est au fond).



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)



Ci-contre, la *Place Planchat*. La voie en provenance de la gare se séparait en 2 branches. A gauche, la voie remontait la *Rue du Commerce* en direction de l'*Ecole Centrale de Pyrotechnie*. A droite, la voie partait en direction du dépôt et de l'*Octroi de Saint-Amand*.



Ci-contre, la *Place Planchat* sous un angle opposé. Une motrice se dirige par la *Rue des Arènes*, vers le dépôt ou l'*Octroi de Saint-Amand*.



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

De la Place Planchat à l'Ecole Centrale de Pyrotechnie

Cette section de ligne d'environ 2,7 km, parcourue par les voitures de la ligne n°1, empruntait :

- La Rue du Commerce ;
- La Place Cujas (voir page 3) ;
- La Rue Moyenne (ci-contre, au niveau des **Nouvelles Galeries**) ;
- La Rue Jacques Rimbault (ex Rue Moyenne) ;
- L'Esplanade Marceau ;
- La Rue Jean Baffier (ex Rue de Dun) ;
- L'Avenue Carnot.

Trois évitements avaient été prévus :



Place Cujas



Haut de l'Esplanade Marceau (actuelle Place du 8 mai 1945)



Seconde moitié de La Rue J. Baffier (face à l'actuelle agence postale)



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

Ci-contre, la Rue Moyenne vue de la Place Cujas après l'[incendie des Nouvelles Galeries](#) (à droite sur la photo).

Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)



Le 14 septembre 1928 vers 20 h, les Nouvelles Galeries inaugurées le 2 mai 1904, sont victimes d'un violent incendie. A 21 heures, l'ensemble de l'immeuble est en flammes. Les fils électriques du tramway se brisent en provoquant des courts-circuits tout au long de la Rue Moyenne. Les flammèches et autres escarbilles sont projetées dans tout le quartier qui menace de s'embraser. Vers 2 heures du matin, l'incendie est enfin maîtrisé. Le magasin est entièrement détruit et une dizaine d'immeubles ont partiellement brûlés.



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

Après être passée devant le *Petit Séminaire Saint-Célestin* (actuel [Lycée Jacques Cœur](#)), d'où est pris la photo ci-contre, la voie bifurquait *Avenue Carnot*.

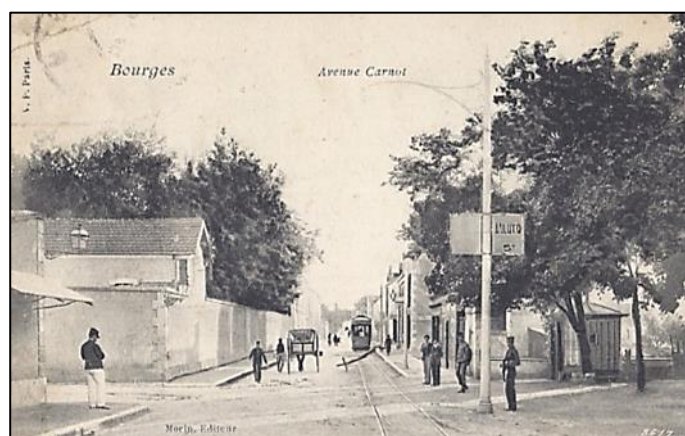
Ci-contre, la *Rue Jean Baffier*, au carrefour avec le *Boulevard du Maréchal Foch* (ex *Boulevard de l'Arsenal*), vue en direction du centre-ville.



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

La voie parvenait au terminus, située *Place de la Pyrotechnie* (ci-contre), à droite face à l'entrée principale de l'*Ecole Centrale de Pyrotechnie*.

Avenue Carnot, la voie longeait ensuite les *Quartiers de l'Artillerie* (actuelles [Ecoles Militaires de Bourges](#)), ci-dessus et ci-contre à droite.



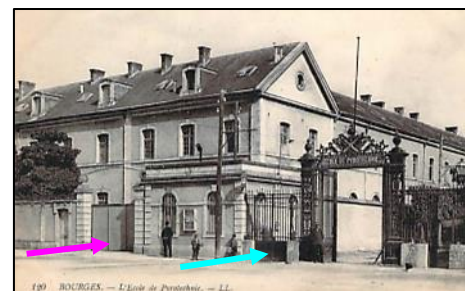
Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)



La configuration du terminus n'est connue que par le plan de 1897. Les vues aériennes ne permettent pas de connaître précisément l'origine des voies des 2 tramways privés de l'école qui se sont succédé (voir page suivante). Les portions connues sont reportés sur l'extrait de carte ci-contre.

Une voie normale, en provenance de l'Arsenal, pénétrait à gauche de l'entrée de l'école.

Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)



LES TRAMWAYS DE L'ECOLE CENTRALE DE PYROTECHNIE



Parallèlement au réseau de la CTB, une autre ligne de tramway fut mise en service à l'intérieur de l'Ecole Centrale de Pyrotechnie. Elle avait son origine face au portail d'entrée de l'école, avenue de la Pyrotechnie (ci-contre). Cette ligne fonctionna entre 1898 et 1915. Elle était électrifiée et construite à l'écartement de 60 cm. Le matériel était composé de 2 motrices.

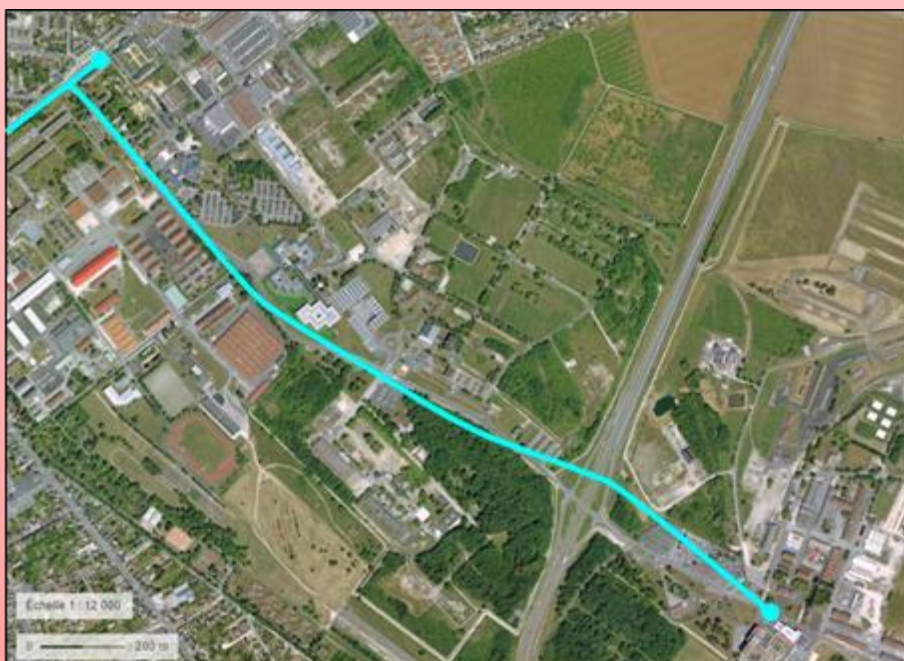
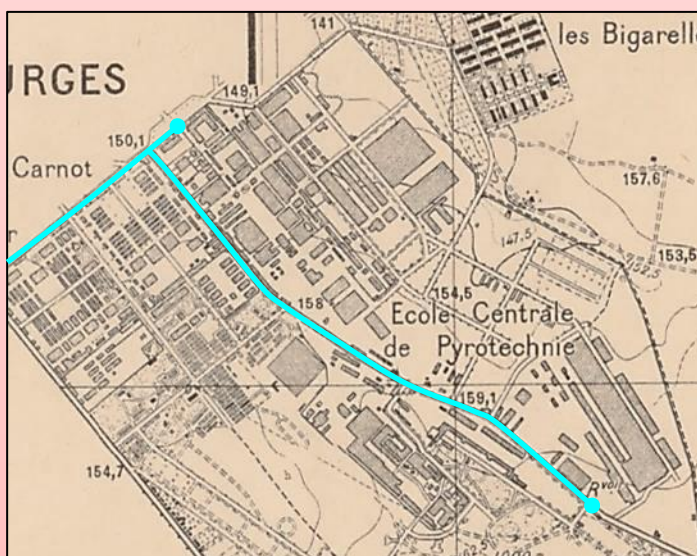
Une ligne à l'écartement métrique de 2,4 km lui succéda. Elle partait de la Place de la Pyrotechnie et se dirigeait vers le sud (porte n°9 de l'école) en empruntant la Route de Guerry. Elle fonctionna entre 1915 et 1961. Elle était également électrifiée. Le matériel était composé de 5 motrices originaires de Saint-Etienne.

La voie métrique du tramway de l'école est reportée sur le plan de 1922 ci-contre et sur la vue aérienne ci-dessous. Elle était raccordée au réseau de la CTB et cisailait plusieurs voies du réseau ferroviaire à voie normale de l'école.

ATTENTION

Une partie de l'ancien tracé est située sur des zones interdites d'accès.

RESPECTER LA SIGNALISATION.



Vue aérienne IGN

De la Place Planchat à l'Octroi de Saint-Amand

Cette section de ligne d'environ 1,5 km était parcourue par les voitures de la ligne n°3 et par celles rejoignant ou provenant du dépôt. Elle empruntait :

- La *Rue des Arènes* ;
- La *Rue d'Auron* ;
- Le début de la *Rue Jean-Jacques Rousseau* ;
- La *Rue Barbès*, d'où une branche se détachait pour desservir le dépôt *Rue Théophile Lamy*.



Un seul évitement avait été prévu en bas de la *Rue d'Auron* (ci-contre).



Ci-contre, la voie *Rue des Arènes*, vue en direction de la *Place Planchat*. Ci-dessous, la même rue, au pied du *Palais Jacques Cœur* (à gauche).



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

Ci-contre, la voie vient de quitter la *Rue des Arènes* pour descendre la *Rue d'Auron*.

Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)



Ci-contre, l'évitement au bas de la *Rue d'Auron*, juste avant la traverser la rivière éponyme.

Ci-contre et ci-dessous, le pont sur l'Auron.



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

Derrière le photographe, la voie bifurque sur la droite, en direction de Saint-Amand-Montrond.

Ci-contre, le début de la *Rue Barbès*. La cheminée visible au fond est celle du dépôt-usine.

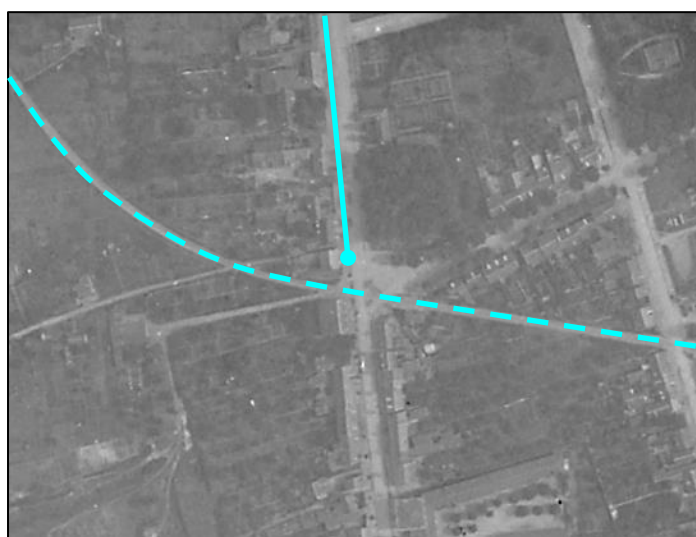


Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

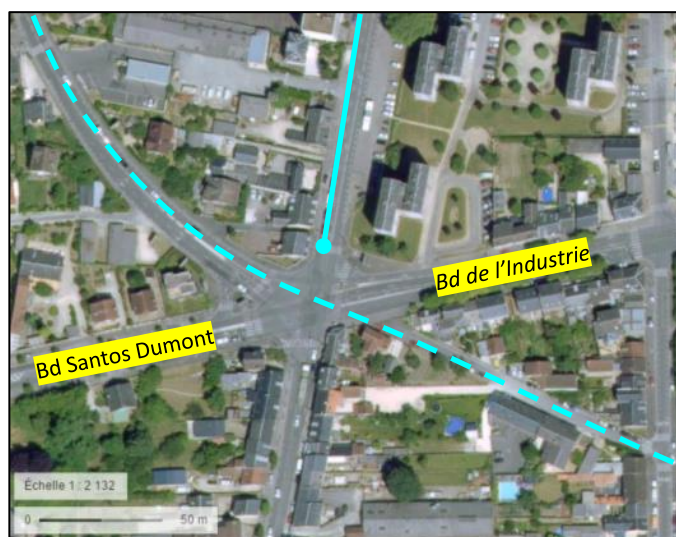


Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

Ci-contre, le terminus de la ligne, avant le PN de la ligne **SE** Bourges –Laugère. Le *Boulevard Santos Dumont* n'est pas encore percé.



Vue aérienne IGN 1923



En l'absence de carte postale, de plan et de vue aérienne exploitables, on peut supposer que le terminus de la ligne n°3 était similaire aux deux autres, avec 2 voies de garage.

UN TRAMWAY A VAPEUR

Parallèlement au tramway électrique urbain, 3 gares de la S^{té} Générale de chemins de fer Economiques (SE) desservait la ville (repérées sur le plan de localisation page 2) :

- ① Bourges Echange (dénomination exacte inconnue) ;
- ② Bourges Prado ou Bourges-la-Ville selon les plans ;
- ③ Bourges Mazières.

Cette ligne, qui rejoignait Laugère (Charenton-du-Cher) via Dun-sur-l'Auron, fonctionna entre le 1^{er} octobre 1888 et le 1^{er} juillet 1951.

LE DEPOT-USINE



Le dépôt-usine était situé Rue Théophile Lamy (ex Rue de Mazières), au bord du Canal de Berry. Il était raccordé à la section de ligne Place Panchat – Octroi de Saint-Amand par un EP d'une centaine de mètres prenant naissance Rue Barbès.

Les vues aériennes permettent de distinguer 4 voies pénétrant dans le hangar. La cheminée de l'ex centrale électrique est également visible.

Vue aérienne IGN – 1948



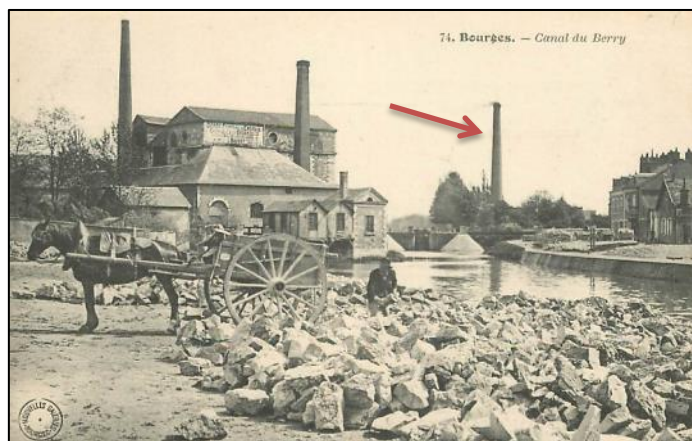
Vue aérienne IGN – 1947



Le dépôt est toujours utilisé pour les autobus de la ville, après agrandissement et de multiples et importantes transformations.

L'alimentation du réseau

Jusqu'en 1921, le réseau fut alimenté en 600 Volts continus par la centrale électrique de l'usine-dépôt. La proximité avec le *Canal de Berry* et la présence d'un quai suppose que le charbon était acheminé par voie d'eau depuis les mines du bassin de Commentry (Allier).



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

Un feeder (tracé noir ci-dessus) partait de l'usine pour rejoindre la *Place Malus* (ligne n°2). Il alimentait également la ligne n°1 de la *Pyrotechnie*, en haut de l'*Esplanade Marceau* (ci-contre).

A partir de 1921, l'électricité sera fournie par l'*Ecole Centrale de Pyrotechnie*.

LE MATERIEL

Pour l'exploitation, la **CTB** disposait de quinze motrices de couleur brune, construites par la SACM (*S^{té} Alsacienne de Constructions Mécaniques*), acquises en 1898 et numérotées de 1 à 15.

L'année suivante, quatre remorques (n°20 à 23) construites par la société **Hanquet-Aufort** de Vierzon furent mises en service. En 1901, la remorque n°23 fut cédée à Troyes, et trois autres furent achetées (n°23 à 25).



De 1916 à 1919, pour les besoins de transport liés à la présence d'usines militaires, deux motrices (n°49 et 50) et deux remorques (n°117 et 119) en provenance du réseau de Reims furent mises en service.

En 1931, la **CTB** acheta d'occasion, neuf motrices au réseau de Clermont-Ferrand (n°30 à 38). Ces motrices assurèrent alors l'essentiel du service. Leur arrivée amena l'introduction d'une nouvelle couleur pour les véhicules et qui subsista jusqu'en 1974 sur les autobus : vert deux tons.

En 1940, trois motrices (n°16 à 18), furent fournies par le réseau de Troyes. L'année suivante, la motrice n°4 arriva de Fontainebleau. Elle garda son numéro d'origine et pendant quelques années, sa couleur jaune.

Dans la période d'octobre 1947 à septembre 1948, quinze motrices étaient encore utilisables : les SACM n°9, 10 et 11, les troyennes n°17 et 18, la motrice de Fontainebleau n°4 repeinte avec la livrée **CTB** et les neuf motrices Clermont.



Le matériel roulant fut ferraillé avant la fin de l'année 1949. Aucun véhicule n'a été sauvé



L'EXPLOITATION

Le nombre minimum de voyages, selon le cahier des charges initial, était d'un départ toutes les 10 minutes pour la ligne n°1 (Pyrotechnie) et toutes les 15 minutes pour les deux autres lignes. Le service commençait vers 7 h et se terminait vers 20 h. Il n'y avait aucun service le dimanche matin.



Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...

irsp-contact@sfr.fr