



Il suffit de passer le pont ♪ ♪ : de l'autorail au cyclorail

Après la défaite de 1870 contre la Prusse et l'annexion de l'Alsace-Lorraine, la France se voit contrainte de réorganiser son système de défense et l'approvisionnement de ses frontières. Il est notamment décidé de construire une ligne de chemin de fer établissant une communication directe entre l'arsenal de Bourges et un éventuel front est. Cette ligne stratégique traverserait la Nièvre par Cosne et Saint-Amand en Puisaye avant de rallier Auxerre, Troyes et Saint-Dizier.

Les premières études remontent à l'année 1879. Par arrêté préfectoral du 20 mai, « *MM les ingénieurs, conducteurs, géomètres et autres agents chargés de l'étude du chemin de fer... et les ouvriers qu'ils emploieront, sont autorisés à procéder aux tracés, nivellements, levés de plans, pose de repères et de balises, sondages, abatages, ébranchements d'arbres et autres opérations nécessaires aux études préalables.* »

ART. 1^{er}. Sont classées dans le réseau des chemins de fer d'intérêt général les lignes dont la désignation suit :

24. Avallon à Bourges, par ou près Clamecy, Cosne et Sancerre

2. Il sera procédé à l'achèvement des études et à l'instruction prescrite par les lois et règlements pour la déclaration d'utilité publique des chemins de fer ci-dessus.

Extraits de la loi du 17 juillet 1879

D'après les études réalisées par les ingénieurs des Travaux publics, « *le trafic de transit de la ligne projetée proviendra surtout des établissements militaires de Bourges et des établissements houillers et métallurgiques du bassin de Montluçon. La ligne trouvera de nombreux éléments de trafic local dans le val de Loire, entre Sancerre et Cosne : céréales, vins, bois, ainsi que dans les diverses usines de Saint-Satur : tanneries, scieries mécaniques, tuileries, moulins.* »

En 1887, la construction de la ligne n'a toujours pas débuté.

Le 7 juin, le conseil municipal de Cosne émet le vœu que les compagnies concessionnaires commencent au plus tôt les travaux.

Ce vœu sera exaucé l'année suivante puisque la ligne est déclarée d'utilité publique par la loi du 31 juillet 1888.

Un membre expose que le chemin de fer de Bourges à Avallon dont la construction est décidée depuis longtemps et qui a été concédé partie à la Compagnie d'Orléans et partie à la Compagnie P.-L.M. pour être exécuté à bref délai, est toujours à l'état de projet, il propose à l'assemblée d'émettre un vœu pour que sa construction ne soit pas retardée plus longtemps ;

Le Conseil, considérant que le chemin de fer de Bourges à Avallon par Cosne et Clamecy a été depuis longtemps reconnu pour une des voies les plus urgentes, tant au point de vue stratégique qu'à celui des communications et du trafic ;

Considérant qu'il est concédé depuis plusieurs années aux Compagnies P.-L.-M et d'Orléans pour être exécuté en première ligne ;

Considérant, qu'en raison de la crise industrielle, un grand nombre d'ouvriers sont sans travail et qu'ils trouveraient là une occupation qui les sauverait de la misère ;

A l'unanimité, émet le vœu que les Compagnies concessionnaires du chemin de fer de Bourges à Avallon soient mises en demeure de commencer au plus tôt les travaux de construction du dit chemin.

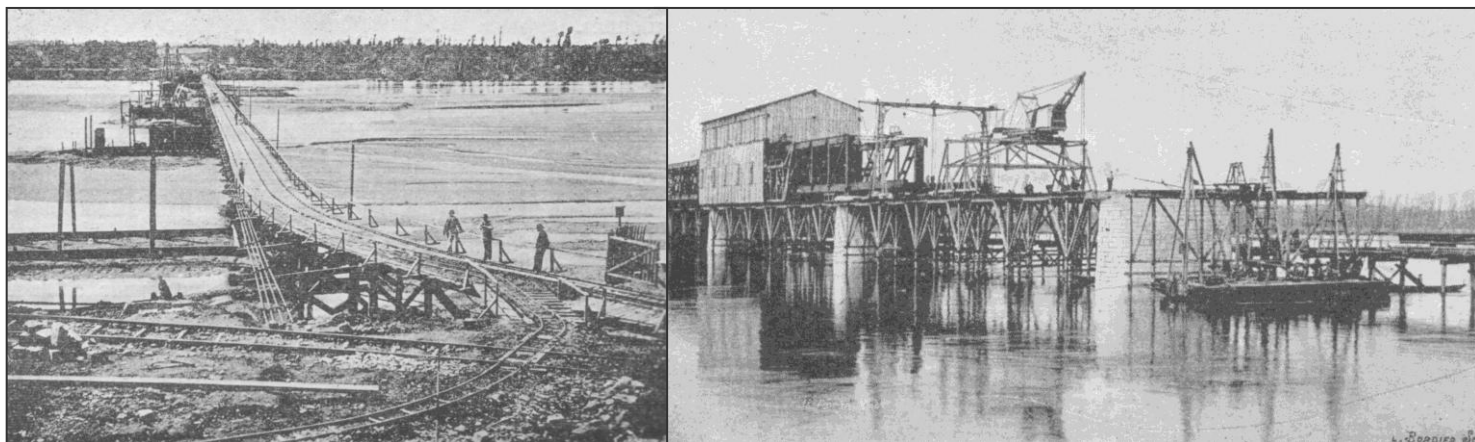
Délibération du conseil municipal, 3 juin 1887

2. Est déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Bourges à Cosne, par ou près les Aix-d'Angillon et Sancerre, avec raccordement, à ou près Cosne, sur la ligne de Cosne à Clamecy.

3. Le chemin de fer de Bourges à Cosne, avec raccordement direct, à ou près Cosne, sur la ligne de Cosne à Clamecy, est concédé, à titre définitif, à la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans,

Extrait de la loi
du 31 juillet 1888

Désormais, tout s'enchaîne très vite : le 1^{er} janvier 1889, le ministre des Travaux publics approuve le tracé de la ligne ; le 8 août, un arrêté préfectoral ordonne l'ouverture des enquêtes parcellaires sur la commune de Cosne ; le 31 décembre, le tribunal civil de Cosne prononce l'expropriation des divers immeubles nécessaires à l'exécution des travaux ; le 10 mars 1890, un arrêté préfectoral fixe les indemnités à offrir aux propriétaires expropriés.



Chantier du pont du PO : à gauche, creusement des fondations à partir de la passerelle provisoire à droite, mise en place du tablier métallique et rivetage par travées

La traversée de la Loire nécessite la construction d'un imposant ouvrage d'art. Les travaux, qui vont s'étaler de septembre 1890 à décembre 1893, débutent par l'édification d'une passerelle de service en bois, qui permet d'accéder au chantier.

Pour le creusement des fondations, l'entreprise Joseph utilise le procédé des caissons étanches à air comprimé (1). Les travaux sont quelque peu retardés par la débâcle de la Loire de janvier 1891, qui arrache les pieux de la passerelle de service. Les fondations sont terminées en octobre 1891. Il se dit que les caissons, abandonnés en aval du pont dans le lit du fleuve, auraient donné naissance à l'île de Madagascar...

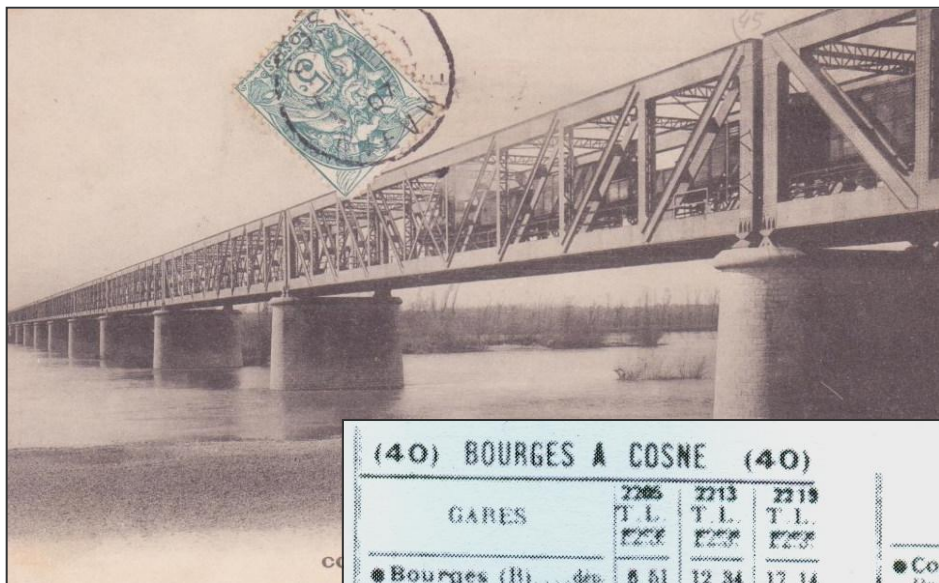
La construction du tablier métallique est adjugée à la C^{ie} Moisant, Laurent, Savey à Paris et commence le 15 juin 1892. Le rivetage est achevé le 10 avril 1893.

Long de 850,70m, large de 8,60 m, le pont du PO (2) est, avec ses 14 travées, le second ouvrage d'art le plus important de la ligne Cosne-Bourges, après le viaduc de Saint-Satur, lequel est composé de 26 arches de 13 m d'ouverture.



Le viaduc de Saint-Satur au début du 20^{ème} siècle

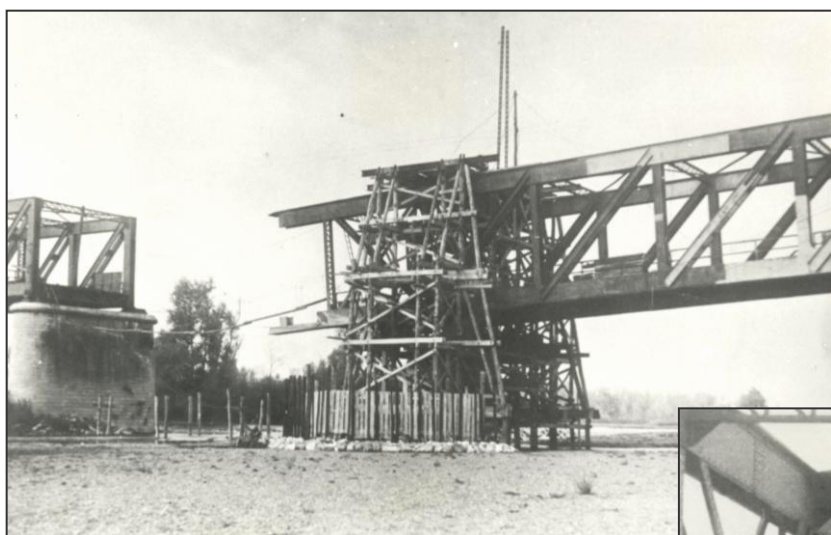
Le pont du PO ayant subi avec succès les épreuves (3) en septembre 1893, l'ouverture de la ligne à l'exploitation est fixée au 18 décembre. D'une longueur de 67 kms, elle dessert les stations ou haltes de Cosne, Bannay, Saint-Satur, Sancerre, Thauvenay, Vinon-Bué, Veaugues, Montigny-Azy, Les Aix d'Angillon, Sainte-Solange, Maubranche, Saint-Germain du Puy et Bourges. Trois trains de voyageurs circulent chaque jour. De Cosne à Bourges, il faut compter 2 heures de trajet.



Un train traversant le pont du PO, début 20^{ème} siècle

(40) BOURGES A COSNE (40)				Livret-guide P.O. — 1925			
GARES	2206	2213	2219	GARES	2208	2216	2220
	T.L.	T.L.	T.L.		T.L.	T.L.	T.L.
	2206	2213	2219		2208	2216	2220
● Bourges (B) ... dep.	8 51	12 34	17 14	● Cosne (B) ... dep.	7 11	12 20	18 58
● St-Germain-du-Puy	7 02	12 44	17 24	Hannay	7 23	12 32	19 10
Maubranche (arr.)	7 06	12 48	17 28	● St-Satur	7 32	12 41	19 19
Ste-Solange	7 14	12 56	17 38	● Sancerre	7 35	12 44	19 22
Les Aix-d'Angillon	7 32	13 09	17 49	Thauvenay	7 38	12 46	19 27
Montigny-Azy	7 48	13 23	18 03	Vinon-Bué	7 47	12 54	19 35
● Veaugues	7 50	13 33	18 13	● Veaugues	7 55	13 02	19 44
Vinon-Bué	8 04	13 35	18 16	Montigny-Azy	8 03	13 10	19 52
Thauvenay	8 13	13 43	18 24	Les Aix-d'Angillon	8 06	13 13	19 57
● Sancerre	8 21	13 51	18 32	Ste-Solange	8 19	13 26	20 12
St-Satur	8 27	13 57	18 38	Maubranche (arrêt)	8 25	13 40	20 31
Bannay	8 31	14 00	18 42	● St-Germain-du-Puy	8 45	13 50	20 42
● Cosne (B)	8 35	14 04	18 46	● Bourges (B)	8 51	13 56	20 48
	8 43	14 12	18 54		8 56	14 01	20 53
	8 54	14 22	19 04		9 06	14 11	21 03

Horaires 1925



Le pont du PO pendant la 2^{ème} guerre mondiale

Pendant la 2^{ème} guerre mondiale, le trafic ferroviaire est interrompu. Ouvrage stratégique, le pont du PO connaît bien des déboires : le tablier est dynamité par le Génie français en juin 1940 puis en partie détruit le 23 août 1944 par un bombardement allemand. Le trafic ne reprend qu'en mai 1948.



Va-t-on supprimer vraiment la ligne de chemin de fer Bourges-Sancerre-Cosne qui rend encore d'appréciables services ?

Une fois encore, ainsi que nous le signalions récemment, la suppression de la ligne de chemin de fer Bourges-Sancerre-Cosne et vice-versa revient sur le tapis.

Depuis près d'une douzaine d'années, d'ailleurs, cette éventualité a été envisagée à diverses reprises, mais à chaque menace de suppression, des vœux demandant le maintien de la ligne en question étaient émis par divers conseils municipaux, collectivités ou groupements du Cher et de la Nièvre, ainsi que par les conseils généraux des deux départements.

Actuellement, cependant, la décision semble devoir se préciser et son exécution devenir plus sérieuse.

Ainsi donc, le trafic ferroviaire qui, depuis si longtemps, existait entre la vieille capitale du Berry et la cité cosnoise pourrait, à brève échéance, être condamné à disparaître, ce qui, évidemment, dans divers domaines, n'arrangerait pas les choses.

Il est bien évident, certes, que l'exploitation de la ligne Bourges-Cosne est déficitaire et ceci ne date pas seulement d'hier, mais, dans la conjoncture actuelle est-ce un argument véritablement déterminant pour brutalement supprimer tout trafic ? A-t-on alors, prévu dans le cadre de la fameuse coordination Rail et Route, un service de remplacement et, le cas échéant, sous quelle forme ? Et, en fin de compte, ce nouveau service ne risquerait-il pas, lui aussi, de connaître à son tour un déficit certain, un déficit qu'il faudrait combler à coup de subventions ?

Enfin, il ne faudrait pas oublier quoi qu'on en dise, que la ligne Bourges-Sancerre-Cosne et retour, malgré son activité plus ou moins réduite, continue à rendre d'appréciables services pour le transport des voyageurs. Il existe encore, en effet, pas mal d'usagers ne possédant pas de véhicules et habitant des localités non

desservies par les cars, qui n'ont à leur disposition que cet unique moyen de transport pour se déplacer à Bourges ou à Cosne. Faut-il donc, dans des contrées déjà passablement déshéritées, les abandonner à leur triste sort, ce qui, évidemment ne contribuera pas à remédier à l'exode vers les villes ? Par ailleurs, bon nombre d'ouvriers et d'étudiants ne prennent-ils pas chaque matin et chaque soir la « Micheline », qui, elle, circule par tous les temps et à des horaires réguliers, pour se rendre à leur travail ou sur les lieux de leurs études, et pour en revenir ?

Dans un autre domaine, celui du transport des marchandises, le trafic effectué sur la ligne est relativement important, notamment avec Saint-Satur, où la S.N.C.F. possède de très gros clients, en particulier les Ets Bernard-Moteurs, puis « Agri-Cher » et la Coopérative Agricole du Sancerrois qui, tous, ont des embranchements particuliers, et assurent de grosses expéditions en même temps qu'ils reçoivent également un fort tonnage de marchandises. Bien entendu, ce trafic n'est pas limité à Saint-Satur et s'étend sur tout l'ensemble de la ligne.

En ce qui concerne plus spécialement le Sancerrois, il est bien certain que notre région serait sans aucun doute éprouvée par la suppression de la ligne Bourges-Cosne, la plupart de nos vignerons, notamment, effectuant leurs expéditions de vins par fer.

Nous pensons donc avec beaucoup d'autres d'ailleurs, et en particulier avec notre conseiller général, M. Roland Fleuriet, maire de Verdigny, qui entend intervenir avec vigueur en faveur du maintien du trafic ferroviaire entre les deux cités, que l'intérêt général bien compris commande pour l'instant de s'en tenir au statu quo ; et il y a lieu d'espérer que ceux qui auront à prendre la décision finale sauront tenir compte de cet intérêt légitime de tous les usagers et ne prendront pas le risque grave de supprimer cette très ancienne ligne Bourges-Cosne et retour, qui est encore appelée, sans aucun doute, à rendre des services appréciables, et qui contribue à maintenir une certaine expansion commerciale entre les deux départements.

H.-G. B.

Dès 1953, la ligne est menacée : la SNCF demande à plusieurs reprises la suppression du service voyageurs, dont l'exploitation est déficitaire, et son remplacement par un service d'autobus.

Le 13 mai 1964, le ministre des Travaux publics et des transports informe M Jacques Gadoin, maire de Cosne, que « *des comptages récents ont montré, qu'en moyenne, le nombre de voyageurs utilisant la voie ferrée ne s'élève qu'à 20 par circulation d'auto-train. Or le matériel utilisé sur la ligne doit être prochainement réformé, ce qui entraînerait des investissements considérables pour son remplacement, tandis que le prix de revient des nouveaux engins ne serait plus en rapport avec la faiblesse du trafic.* »

Le sort de la ligne semble scellé. En janvier 1965, le Conseil général du Cher accepte le projet de fermeture du service voyageurs et la mise en place d'autobus. Le trafic ferroviaire est définitivement interrompu à dater du 1^{er} juillet 1966.

Les voies sont peu à peu démantelées. Seul subsiste un tronçon entre Cosne et Saint-Satur, sur lequel est maintenu le trafic de marchandises : le dernier train l'emprunte en avril 1999.

Le Berry républicain, 8 janvier 1965

Depuis 2004, la ligne revit : dès le retour des beaux jours, des voyageurs d'un tout autre genre enfourchent des cyclorails et pédalent dans un décor somptueux, sur un parcours de 7,5 kms entre Port-Aubry et Saint-Satur.

(1) PO est l'abréviation de Paris-Orléans, du nom de la Compagnie qui exploite le réseau.

(2) Cette Cosnoisette doit beaucoup à Nicolas BROCCQ et à son article : *Le pont ferroviaire du PO*, dans Le Cahier des Amis du Musée de la Loire n°21, « D'une rive à l'autre : franchir la Loire à Cosne de l'Antiquité à nos jours », 2015

(3) Travaux publics : essai d'un ouvrage avant sa mise en service

Sources Archives de Cosne :

1 D 24 - Délibérations du conseil municipal, 1887-1893

2 O 12 - Construction de la ligne Cosne-Bourges, 1879-1898

1 W 753 - Suppression de la ligne Cosne-Bourges, 1954-1965

162 W 4 - Fonds du colonel Bauchet