

AUCAME  
Caen Normandie

# LA LIGNE PARIS-CAEN-CHERBOURG

## HISTORIQUE D'UNE LIAISON FERROVIAIRE STRUCTURANTE



Source : Wikipedia

**D**ans un contexte où le projet Ligne Nouvelle Paris-Normandie entre dans une phase d'études préliminaires et où les liaisons régionales sont au cœur de l'actualité, il semble intéressant de revenir aux origines des liaisons ferroviaires entre Paris et la Normandie pour mettre en relief les arguments du débat actuel avec les éléments hérités du passé. Cette publication veut apporter un cadre historique et dresser le portrait d'une ligne structurante pour la région bas-normande. Il y sera développé autant l'évolution des débats que celle des dessertes et du matériel liés à l'infrastructure ferroviaire.

### 1855 : LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'OUEST, UN ENJEU DE MODERNITÉ POUR LA NORMANDIE

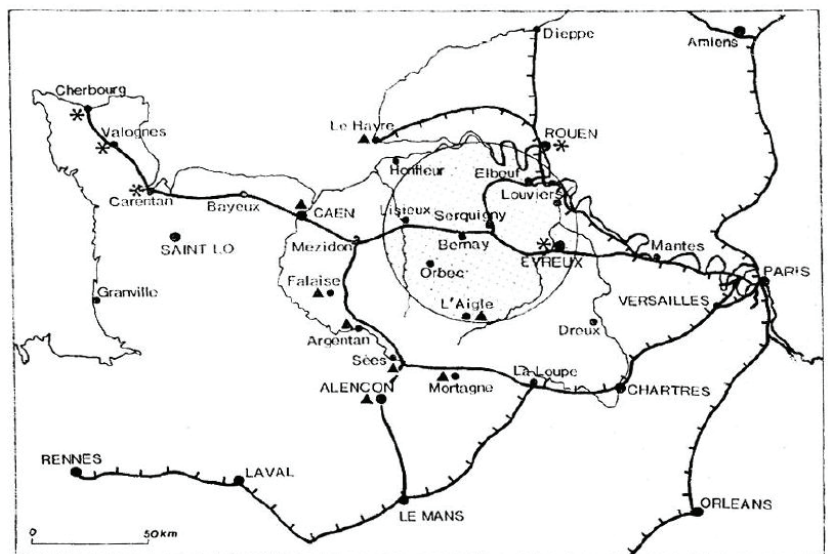
Il convient de rappeler le cadre de l'utilisation du train au milieu du XIXe siècle. Le train était principalement utilisé comme moyen de transport de matériaux lourds pour l'industrie (houille, minéral de fer). L'adoption de son utilisation par les voyageurs a été une initiative des compagnies qui voulaient développer leur activité. Le train était promu comme un « voyage d'agrément »\*. Il était envisagé comme un élément de loisir, les voyageurs étaient des touristes qui prenaient le train pour s'évader de la capitale pendant quelques jours.

La ligne Paris-Saint-Germain constitua une première étape pour le chemin de fer normand. La compagnie de Saint-Germain, future membre de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, testa alors le potentiel de croissance du nouveau mode de transport qu'était le train. L'objectif était d'offrir une alternative aux voitures à cheval. Ce moyen de transport était en effet relativement cher et assez peu sécurisant (les accidents et attaques de calèches étaient fréquents). La ligne Saint-Germain permit d'expérimenter ce qui constitua un premier « report modal » de la route vers le fer. Son succès fut tel que cela incita les autres compagnies à créer une offre pour cette demande nouvelle. Les compagnies de Paris-Le Havre et de Paris-Rouen proposèrent des voyages d'agrément dans les environs de Paris avant d'ouvrir en 1847

\* Marie-Suzanne Vergeade, *Un aspect du voyage en chemin de fer : le voyage d'agrément sur le réseau de l'Ouest des années 1830 aux années 1880.*

un vrai service reliant Paris à la mer. La Compagnie des chemins de fer de l'Ouest reprit cette offre à sa création, le 16 juin 1855. Cette compagnie regroupait les six petites compagnies différentes partant de la gare Montparnasse ainsi que celles desservant Rouen, Le Havre, Dieppe-Fécamp, Caen-Cherbourg et divers lignes et prolongements qui desservaient la Bretagne et la Normandie. La ligne Saint-Germain constitua donc une étape fondamentale dans l'histoire du développement ferroviaire reliant Paris à la Normandie. C'est elle qui a fait rentrer l'Ouest dans la modernité.

Carte des projets ferroviaires en 1851, présentée au conseil municipal de Rouen



- ▲ Villes favorables à un raccordement avec le Paris-Rennes
- \* Villes favorables au trace via Lisieux et Evreux
- Zone d'influence disputée entre Caen et Rouen
- Ligne construite
- - - Ligne en projet

QU'EN SAVONS-NOUS ?

## CHRONOLOGIE DE LA LIGNE

- **21 juin 1846** : première concession Paris-Caen
- **5 juillet 1852** : deuxième concession Paris-Caen
- **30 janvier 1855** : concession Caen-Cherbourg
- **29 décembre 1855** : ouverture de Lisieux à Mondeville
- **1857** : prorogation de la ligne Lisieux-Mondeville à Caen
- **17 juillet 1858** : ouverture de Caen-Cherbourg
- **3 août 1858** : ligne Paris-Cherbourg et gare de Caen
- **4 août 1858** : inauguration de la gare de Cherbourg
- **1863** : ouverture du réseau Paris-Lisieux-Deauville
- **1875** : ouverture ligne Caen-Luc/Mer
- **1878** : vote du plan Freycinet par l'Assemblée Nationale
- **1881** : création ligne Caen-Dozulé
- **1891** : création ligne Caen-Vire
- **1895** : création de l'alignement Caen-Ouistreham
- **1938** : création de la SNCF
- **Juillet 1944** : Cherbourg-Carentan, 1<sup>ère</sup> section libérée
- **Septembre 1970** : mise en service des turbotrains (ETG)
- **Juin 1996** : électrification Paris-Cherbourg
- **2010** : rénovation des wagons Corail

## L'offre voyageurs : la création des classes

Dès sa création, la compagnie de Saint-Germain instaure le système de classe de voyage. Il s'inspire de celui mis en place en 1830 sur la ligne Liverpool-Manchester. La première classe (*photo ci-contre*), la plus luxueuse, est composée de voitures-diligences construites sur le même modèle que celles circulant sur les routes. La deuxième classe est constituée de « wagons garnis » avec des bancs et des rideaux. Elles offrent l'avantage d'être couvertes car les wagons de 3<sup>ème</sup> classe sont alors de simples caisses ouvertes, parfois même sans banc. Les compagnies proposent donc une offre adaptée à tous les types de voyageurs, sachant que la plupart d'entre eux (environ 80-85 % selon les années) choisissent la 3<sup>ème</sup> classe.



Source : citedutrain.com

Cependant, le développement du réseau de chemin de fer en Normandie ne s'est pas fait sans heurt. La Normandie est historiquement en retard par rapport aux autres régions dans le déploiement du réseau ferroviaire. Le mouvement de construction qui débute dans les années 1830 n'a atteint Caen qu'en 1855. La controverse autour de la ligne et de son tracé a fait beaucoup débat, occasionnant une partie du retard ; l'autre raison est que la ligne bas-normande n'était pas incluse dans le projet d'étoile ferroviaire autour de Paris.

De plus, l'État a voulu fractionner les lignes rendant ainsi les localités plus impliquées dans le projet, mais plus divisées. Les villes normandes se sont disputées les fonctionnalités de la ligne, parfois très âprement, dans la presse. Cela va raviver les tensions entre Caen, Lisieux et Honfleur. Après une concession avortée en 1846, la deuxième concession fait naître la ligne Paris-Caen-Cherbourg en 1852.

La Compagnie des chemins de fer de l'Ouest fera faillite en 1908 et la gestion du réseau sera reprise par l'administration des chemins de fer d'État. Cet organe public rachète les compagnies en déroute et assure la gestion ainsi que l'exploitation de leur réseau.

## La gare de Caen

Le positionnement de la gare de Caen fut soumis à débat pendant un long moment, ce qui explique que l'arrêt s'effectuait à Mondeville à l'ouverture de la ligne. Le débat sur la position de la gare opposa le conseil municipal de Caen et la Compagnie de l'Ouest. Le conseil soutenait un projet de gare de voyageurs sur l'actuel cours du général de Gaulle à côté de la prairie. Elle aurait été reliée à une gare de marchandises sur le port via les quais. La compagnie de l'Ouest, quant à elle, voulait par des soucis d'économies faire une gare unique à l'extérieur de la ville.

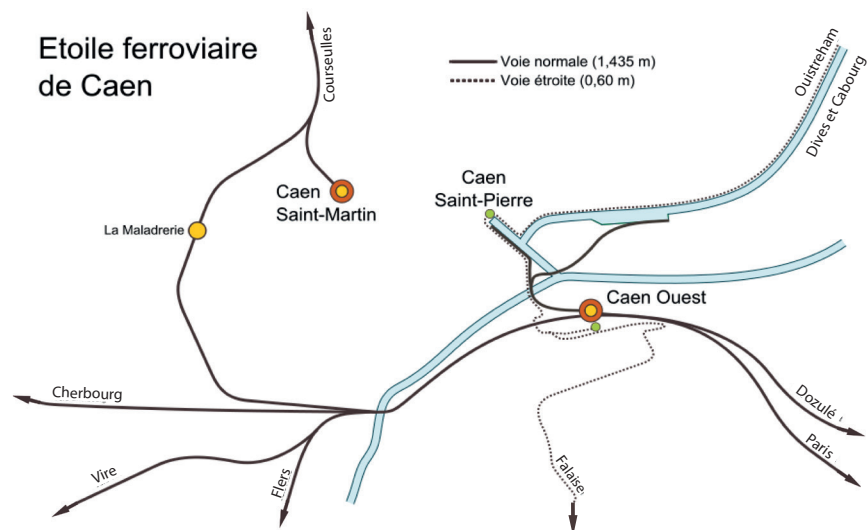
Le problème se pose en termes d'urbanisme des siècles après son implantation, le rôle de la gare est mal défini. Hausmann disait que « les gares sont les nouvelles portes de la ville ». Est-il pertinent d'implanter une gare en dehors de la ville ? Certains projets envisageaient une implantation plus ancrée dans le tissu urbain.

L'architecte Harou-Romain proposait que la gare soit placée à l'actuel emplacement de l'espace Jardin. Deux autres projets planifiaient une implantation dans des quartiers péricentraux : l'un le long de l'Orne, l'autre entre l'église de Vaucelles et la rue de Falaise. Un premier vote choisit le projet de Harou-Romain, mais pour des raisons purement financières, les deux projets retenus sont ceux de la compagnie et de la mairie. Celui de la compagnie se révéla être le plus coûteux : on se reporta finalement sur la proposition municipale et suite à divers débats techniques entre ingénieurs et la libération d'une bande foncière de 100 mètres le long de l'Orne, la gare trouva son emplacement actuel.

## L'ÉTOILE FERROVIAIRE CAENNAISE, UN RÉSEAU SECONDAIRE

À partir de 1855, Caen développe son réseau ferroviaire dédié aux dessertes locales. En complément de l'axe radial Cherbourg-Caen-Paris, l'étoile ferroviaire de Caen est développée pour desservir les territoires dans l'influence directe de la capitale bas-normande. Tout d'abord il y eut l'ouverture de la ligne Caen-Cerisy-Belle-Etoile aussi appelée ligne Caen-Flers. La concession de la ligne est signée en 1863 à la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest. Le but était de relier la ligne Paris-Granville au port de Caen afin de développer les liens entre les pôles normands de l'industrie textile, minière etc.

## L'étoile ferroviaire de Caen en 1905



Source : Wikipedia



En 1875, s'ouvrit la ligne Caen–Luc-sur-Mer qui constitue le premier trajet de la Compagnie de Caen à la mer. Elle se prolongea en 1877 jusqu'à Courseulles-sur-Mer. Bien qu'elle fût exploitée par une compagnie locale, elle est reliée au réseau radial de la Compagnie de l'Ouest qui n'utilise pas les mêmes largeurs de voies. Donc contrairement au réseau Paris–Lisieux–Deauville ouvert en 1863, il n'est pas possible de rejoindre directement la côte depuis la capitale. C'est une ligne principalement utilisée pour les voyages de loisir, tant pour les Caennais que pour les Parisiens souhaitant accéder à la mer.

En 1878, l'Assemblée nationale vote le plan Freycinet. Il prévoit le développement des réseaux d'intérêts locaux. Le chemin de fer est alors un moyen de légitimer l'action de la jeune IIIe République, on développe beaucoup de lignes locales sans se soucier de la rentabilité de ces lignes, les compagnies sont compensées par l'État en cas de perte et les travaux sont couverts par l'État. C'est dans ce contexte que les lignes Caen–Dozulé, Caen–Vire et Caen–Ouistreham sont créées, respectivement en 1881, 1891 et 1895. La faible rentabilité de ces lignes a causé le délitement progressif du réseau à partir des années 20 jusqu'en 1938, date de la création de la SNCF. De nombreuses lignes jugées alors trop coûteuses voient leur offre de transport de voyageurs se clôturer.

## 1940 : LA LIGNE PENDANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE

Pendant la guerre, la ligne ferroviaire Paris–Cherbourg était principalement utilisée pour le fret des munitions produites par la Société Métallurgique de Normandie (SMN), cependant la production s'essouffla rapidement par manque de charbon. Cela explique le faible intérêt de la ligne sous l'occupation. La section Cherbourg–Carentan a joué un rôle central après la bataille de Normandie. C'est la première ligne libérée de France, elle sera utilisée par les alliés pour des raisons militaires jusqu'en 1945. Malgré les importantes destructions, la ligne est remise en service très rapidement pour acheminer troupes et matériel depuis le port d'Arromanches.



Source : Wikipedia

Le premier train est arrivé en gare Saint-Lazare le 28 août 1944, en prenant cependant de nombreux détours. Il a fallu attendre le début des années 50 pour que le réseau soit totalement restauré.

## 1970 : LA RÉVOLUTION DE LA VITESSE, LES TURBOTRAINS, PARIS À MOINS DE 2 H

La SNCF est consciente du retard que constitue l'absence d'électrification pour le réseau bas-normand. La ligne Paris–Rouen–Le Havre a été électrifiée en 1967, apportant avec elle les avantages de l'électrique, à savoir une rentabilité et une vitesse nettement supérieures. La SNCF a progressivement utilisé des locomotives diesel pour remplacer les Pacific-État à vapeur (qui seront utilisées jusqu'à la fin des années 60 !), cela constituait déjà un gain de temps de trente minutes mais cela reste en deçà des performances de l'électrique.

Le turbotrain a tenté de pallier ce problème pour le réseau bas-normand avec un coût réduit. L'idée des ingénieurs de la SNCF était d'adapter des moteurs de l'aéronautique, légers et puissants sur du matériel ferroviaire. Le but était de s'appro-



Source : turbotrains-rtg.net

cher d'une qualité de service de motrice électrique sans le coût de l'électrification des voies. Les ETG (éléments turbines à gaz) étaient nés : on équipa des rames avec des moteurs d'hélicoptères Super-Frelon. À l'origine la SNCF conserve des moteurs diesel sur ces rames par peur d'éventuelles pannes.

Les RTG (Rame à turbine à gaz) vont prendre le relais à partir de 1972 et seront équipées uniquement de turbines. La légèreté de ces moteurs permet d'atteindre des vitesses de l'ordre de 300 km/h pendant les tests (160 km/h de moyenne pour sa vitesse commerciale). Cette vitesse impliqua des travaux de mise à niveau de la ligne, notamment sur les portions conçues

		Traction à vapeur	Traction Diesel	Turbotrain	Corail TET	Ligne Nouvelle Paris-Normandie	Voiture *
Paris-Caen : 239 km	Temps de parcours	2 h 45	2h18	1h49	2h05	1h15	2h17
	Vitesse Commerciale	87 km/h	104 km/h	122 km/h	119 km/h	191 km/h	107 km/h
Paris-Cherbourg : 331 km	Temps de parcours	4h31	3h53	3h02	3h	2h15	3h23
	Vitesse Commerciale	82 km/h	96 km/h	122 km/h	123 km/h	147 km/h	106 km/h
Paris-Trouville : 220 km	Temps de parcours	2h30	2h05	1h39	2h10	1h15	2h02
	Vitesse Commerciale	88 km/h	105 km/h	133 km/h	100 km/h	176 km/h	100 km/h

Sources : Google Maps, Michel Chesnais, Modernisation et accélération des relations ferroviaires en Normandie et Voyages-Sncf.com / Sncf Réseaux

\* temps de trajet centre-centre sans circulation

pour une circulation à 200 km/h. Ce sont là les premiers vrais travaux de modernisation depuis la création de la ligne. La capacité réduite est due au matériel. En effet ce sont des autorails (à la différence d'une locomotive + wagons) et cela implique une fréquence d'autant plus grande pour absorber le trafic voyageur, de l'ordre d'un train toutes les trente minutes.

Cependant la crise pétrolière a mis un coup d'arrêt dans le déploiement de ce matériel en raison de sa forte consommation en carburant. Le dernier voyage de RTG sur la ligne Paris-Cherbourg date de juin 1996. C'est l'un des types de matériel qui aura une durée de vie les plus courtes, les turbotrains sont en service effectif seulement 26 années.

## 1996 : DE L'ÉLECTRIFICATION À LA LNPN

L'électrification de la ligne commence en 1989 soit 22 ans après l'électrification de la ligne Paris-Rouen-Le Havre et deux ans avant la livraison du TGV Atlantique. Le choix du type de courant fut débattu longuement. À l'origine, la ligne devait être équipée de caténaires en courant continu 1,5 KV ou 3 KV. Ce type de courant requiert des fils volumineux qui imposaient des aménagements lourds et coûteux, notamment en raison des nombreux tunnels, sans compter l'important nombre de sous-stations EDF nécessaires avec le courant direct (six fois plus qu'en alternatif). La section Paris-Banlieue était déjà équipée en lignes continues, ce qui soulevait le problème de coût de remplacement. Les relations fortes de la Normandie avec le Nord-Est industriel français qui disposait de courant alternatif industriel s'orientèrent vers ce choix plus économique et plus pratique. De plus, le remplacement du matériel par des locomotives électriques permit d'utiliser pour un trafic équivalent 66 locomotives au lieu de 149 à vapeurs.

Les anciennes locomotives à vapeur consommaient l'équivalent de 216 000 tonnes de charbon alors qu'il ne faut que 43 500 tonnes de charbon pour produire l'électricité nécessaire aux locomotives modernes.

Cependant, au fur et à mesure des années, les temps de trajet se sont allongés, jusqu'à se stabiliser autour des deux heures en moyenne en 2015. La fréquence a diminué au profit de la capacité des trains. Le niveau de confort du matériel s'est progressivement dégradé. En effet, l'utilisation de rames Corail conçues dans les années 80 posent des problèmes d'accessibilité (pour les handicapés et les vélos notamment). La faiblesse de la couverture réseau sur la ligne altère également les conditions de voyage pour les déplacements liés au travail. Une enquête de satisfaction de la société EFFIA datant de 2008 montre que les usagers reprochent l'obsolescence des wagons et l'aspect du train. Cette même enquête souligne aussi les problèmes de ponctualité et de rapidité du train. Cela est dû en partie au fait que les trains Intercités partagent les mêmes voies que les trains de banlieues et le fret entre Mantes et Paris.



Source : passion-trains.com

**Le réseau de la Basse-Normandie est majoritairement structuré dès la fin du XIXe siècle, il a très peu évolué depuis lors. On constate que, quelle que soit l'époque, le réseau normand a toujours eu vingt ans de retard comparé au reste de la France, dès sa création au XIXe jusqu'à l'électrification et, par extension, la grande vitesse. Cela a été souligné par Guillaume Pepy (président de la SNCF depuis 2008) dans un discours où il cite « la dette historique » que la SNCF a envers la Normandie. Ce retard a des causes diverses mais est principalement dû à la position intermédiaire de la Normandie, à la fois proche de Paris mais pas suffisamment éloignée et n'ayant pas un poids démographique et économique suffisant pour faire partie des infrastructures ferroviaires de pointe. L'évolution du matériel ferroviaire va se substituer à une réelle mise à jour de l'infrastructure jusqu'en 1970. L'introduction du turbotrain va constituer la dernière marche de l'amélioration de la ligne. Même après l'électrification, on observe une lente dégradation de la qualité de service tant en termes de ponctualité que de fréquence/temps de trajet ou de confort.**

- **Michel Chesnais**, *Modernisation et accélération des relations ferroviaires en Normandie*, in *Norwis* n° 65, éd. Persée, janvier-mars 1970
- **Michel Douesnel**, *Les débuts du Chemin de Fer en Basse-Normandie*, in *Annales de Normandie* n°3, éd. Persée, 1985
- **Suzanne Vergeade**, *Un aspect du voyage en chemin de fer : le voyage d'agrément sur le réseau Ouest des années 1830 aux années 1880*, in *Histoire, économie et société* n°1, éd. Persée, 1990

Directeur de la publication : Patrice DUNY  
Contact : thomas.boureau@aucame.fr  
Réalisation et mise en page : AUCAME 2015



**Agence d'urbanisme de Caen Métropole Normandie**  
19 avenue Pierre Mendès France - 14000 CAEN  
Tel : 02 31 86 94 00  
contact@aucame.fr  
www.aucame.fr

DÉPÔT LÉGAL : 2<sup>ème</sup> TRIMESTRE 2015  
ISSN : 1964-5155



LICENCE OUVERTE  
OPEN LICENCE

Pour + d'info sur l'Open Data,  
flashez ce QR Code

