



Le réseau ferroviaire du Bessin

Commune de Ryes

En 1864, le Conseil Général du Calvados adopte le principe de création d'un réseau ferroviaire d'intérêt local. Des problèmes budgétaires puis la guerre franco-allemande, retardent l'attribution des concessions des deux premières lignes : Lisieux-Orbec et Falaise-Berjou, qui n'entreront en service qu'en 1874 !

Durant la seconde moitié du XIX^e siècle, la côte Fleurie et la côte de Nacre, déjà touristiques à cette époque, sont équipées de voies ferrées.

S'estimant lésés, les élus et notables du Bessin se mobilisent pour que Bayeux et son arrondissement bénéficient de ces mêmes aménagements.

Après de nombreuses querelles de clochers concernant les tracés définitifs, la première ligne est mise à l'étude en 1892.

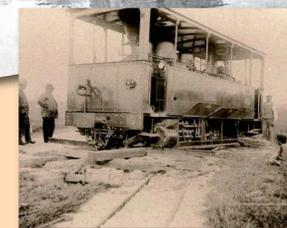
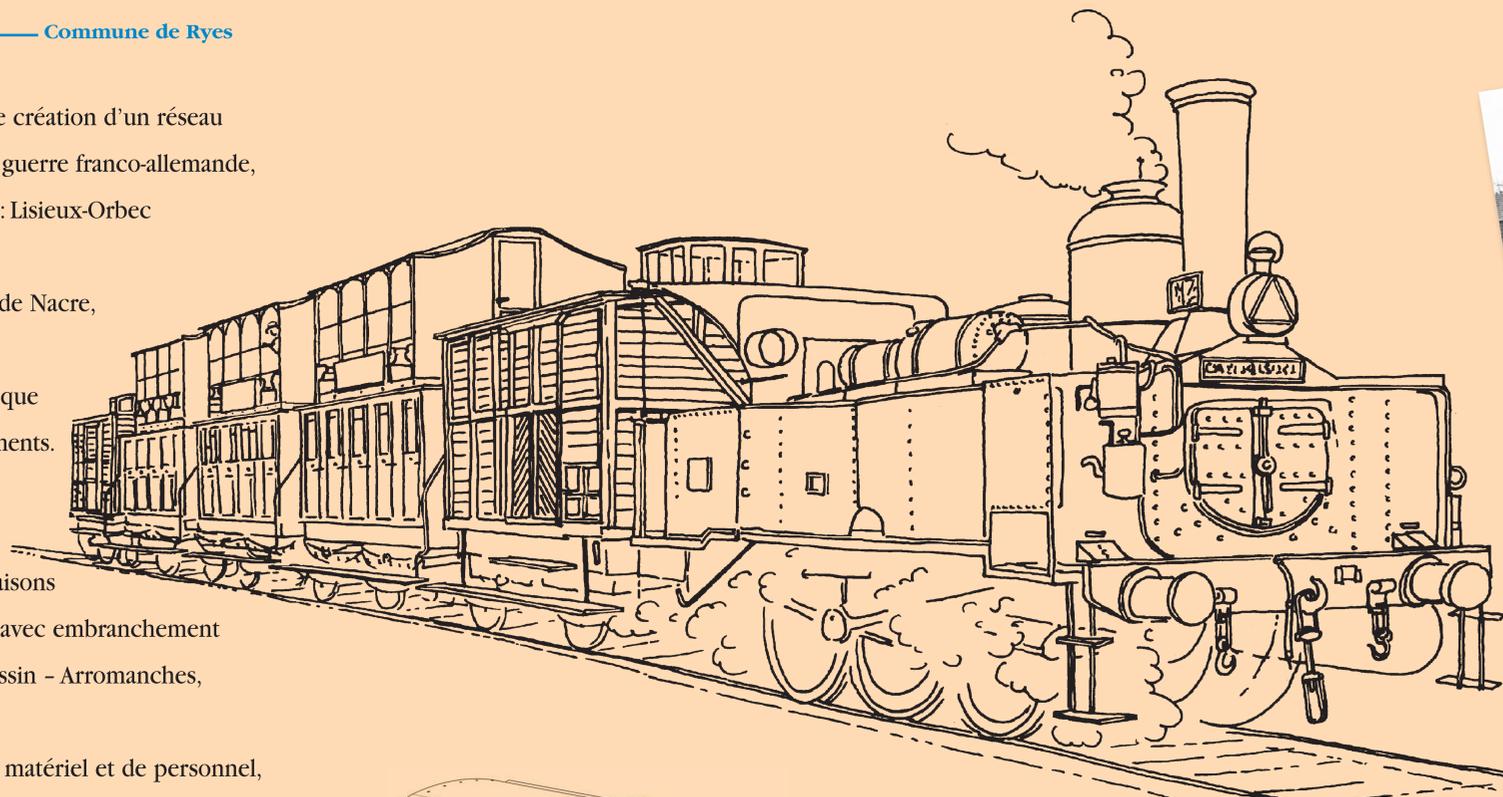
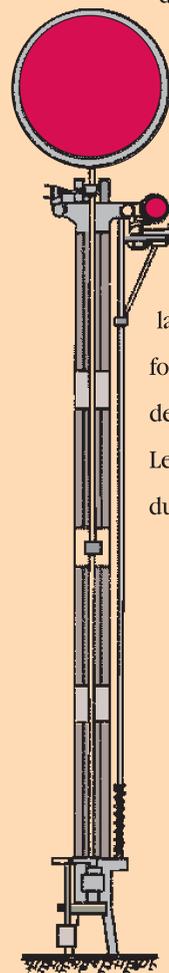
Mais il faudra attendre 1899 pour voir l'ouverture des liaisons

Bayeux - Port-en-Bessin et Bayeux - Courseulles-sur-Mer, avec embranchement à Ryes pour Arromanches. L'étude de la ligne Port-en-Bessin - Arromanches, jugée peu fiable, ne sera jamais réalisée.

Durant la première guerre mondiale, les réquisitions de matériel et de personnel, portent un coup dur au fonctionnement du réseau. Puis, dans les années 1920,

la hausse du prix du charbon conjuguée à la baisse de fréquentation, affaiblissent fortement la rentabilité du réseau de Bayeux, et entraînent la fermeture progressive des lignes en commençant par Ryes-Arromanches.

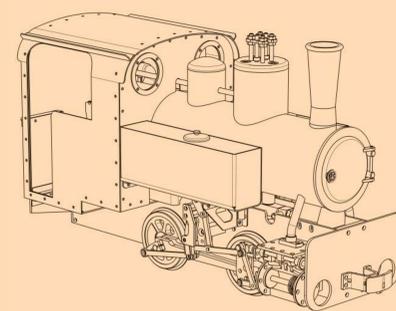
Le coup de grâce est donné en 1933. Le Conseil Général vote le déclassement du dernier tronçon entre Bayeux et Port-en-Bessin.



« BICABINE »

Le terme «bicabine» désigne une machine munie d'une toiture complète et de deux postes de conduite. L'un, à l'arrière, est occupé par le chauffeur, l'autre à l'avant sert au mécanicien qui dispose ainsi d'une meilleure vision de la voie. Les déraillements de ces machines étaient fréquents sur les lignes côtières à cause du sable qui recouvrait les rails, comme le montre cette photo prise le 2 juillet 1899.

Photo Jean Darlot.



LES WAGONS

Deux types de wagons sont principalement utilisés, un pour le transport de marchandises et l'autre pour les voyageurs. L'illustration représente trois voitures mixtes 2/3^e classe à impériale.

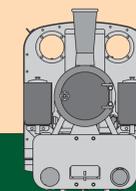
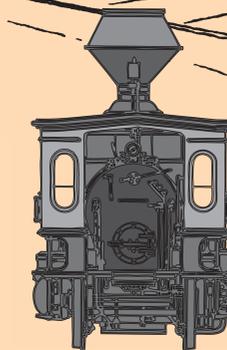
Dessin ComéGraph.



LES CONCESSIONNAIRES

De 1891 à 1895, l'exploitation d'une grande partie du réseau fut confiée par le Conseil Général aux Établissements Decauville. La société Decauville, créée dans les années 1870, était un constructeur de matériel ferroviaire pour voie étroite et par la suite fabricant de petites locomotives. Elle monta et exploita le petit chemin de fer de l'Exposition Universelle de 1889 à Paris. Plusieurs exemplaires - DECAUVILLE 020 - équipèrent les lignes calvadosiennes.

«Arromanches, la gare. Arrivée de Bayeux», carte postale, Archives Départementales du Calvados. Decauville, plans et axonométrie, droits réservés.



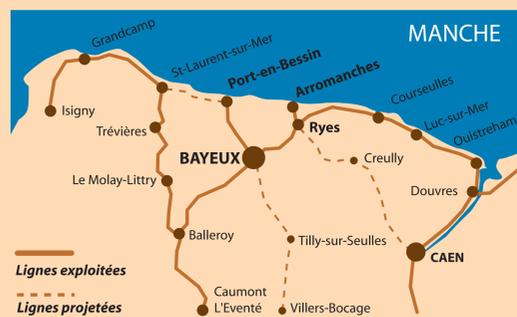
VOIE ÉTROITE

A cette époque, les grandes lignes de l'État (Paris-Cherbourg, Paris-Granville) exploitées par la Compagnie de l'Ouest sont conçues avec un écartement des rails de 1,44 m, alors que les nouveaux réseaux d'intérêt local et notamment celui du Calvados adoptent un écartement de 0,60 m.

Il fut le seul département à avoir un réseau complet à cet écartement. D'autres régions optent pour des écartements qui varient entre 1 m, 0,75 m ou 0,45 m.

RÉSEAU FERROVIAIRE D'INTÉRÊT LOCAL

Carte des chemins de fer du Calvados et du Bessin en particulier - vers 1900



Lignes exploitées
Lignes projetées