

PETITE(s) HISTOIRE(s) DE PARFOURU

J'entends siffler le train

II. De 1886 à aujourd'hui: le cheval de fer à Parfouru

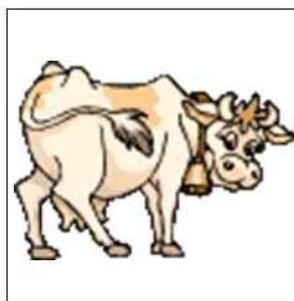
Le train entre en gare...

«Le train en provenance de Caen à destination de Vire entre en gare»

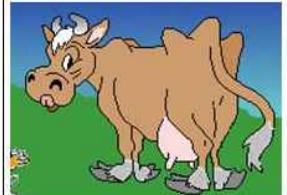
Hélas non ! il n'y aura pas de gare à Parfouru et les gens de la commune devront se **rendre soit à Noyers, soit à Villers-Bocage pour prendre le train.**

Les lois de 1865 et de 1880 se sont attachées à favoriser l'apparition de lignes d'intérêt local. Le rail pénètre ainsi jusque dans les campagnes profondes. De modestes villages accueillent une gare, des hameaux reçoivent une halte. La ligne Caen Vire est ouverte le 20 août 1886, les habitants du Bocage entendront maintenant siffler le train.

Regardons passer le cheval de fer et suivons-le dans sa traversée du territoire communal



... comme le feront beaucoup d'autres ... !



LEGENDE
des photos de Parfouru des parties 1 et 2

1. Maisonnette
2. exemple de creusement
3. Talus – remblai
4. Rigole de drainage
5. Tunnel d'écoulement
6. Le pont du VC3
7. vue en contre plongée
8. Au-delà du pont
9. Le ballast à l'orée du bois

La vie du rail à Parfouru

En 1893 quatre trains de voyageurs empruntaient quotidiennement la ligne. Les communes du bocage entendent bien profiter des progrès du rail ainsi que le montrent les CR du conseil municipal de Parfouru :

- **le 18 novembre 1893**, le C M émet le vœu de la mise en place d'un train de voyageurs de Vire à Caen ; en effet, seules les marchandises circulent sur cette ligne. Peu de temps après, la ligne Caen - Vire sera ouverte au trafic voyageurs.
 - **le 11 novembre 1894**, la commune de Parfouru réclame un arrêt au passage à niveau de la route nationale ; la demande sera vainque cette fois.
 - **le 4 novembre 1905** Une nouvelle demande, sans doute de concert avec les autres communes, sollicite un train supplémentaire, matinal, sur la ligne de Vire.

Le tracé de la voie ferrée existe toujours

Les systèmes ferroviaires nécessitent une infrastructure particulière appelée voie ferrée. Le matériel ferroviaire, de par sa technique de roulement et sa faible adhérence impose des contraintes de tracés de ligne pour éviter les pentes trop importantes ou les courbes trop prononcées. Dans un souci de garantir une bonne vitesse au train, la voie emprunte au maximum les zones planes. On évite plus précisément les déclivités excédant 2 cm/m.

Aussi, pour s'adapter au terrain, la construction des lignes de chemin de fer nécessite des tracés en fond de vallée, des creusements de tranchées dont les déblais servent à l'édition de remblais et de talutages. Ces aménagements permettent de rendre le profil horizontal.



2. Illustration de creusement...

3.et de remblai en talus

Ces aménagements perturbent l'écoulement naturel des cours d'eau et des eaux de ruissellement, ce qui entraîne la mise en place d'un système de détournement des eaux : rigoles de drainage, busages, ouvrages maçonnés...illustrés ci-dessous.



4. Rigole maçonnée pour l'écoulement latéral

5. Ouvrage maçonné permettant l'évacuation de l'eau sous la voie

La voie peut aussi croiser la route et nécessiter la mise en place d'un passage à niveau. Le franchissement de rivières ou de vallées impose la construction d'ouvrages d'art plus ou moins onéreux : ponts, tunnels et parfois viaducs... Cependant les lignes d'intérêt local doivent épouser le relief dans un souci d'économie ... On imagine bien qu'un virage trop raide pris à haute vitesse conduirait la locomotive hors des rails ! Par contre, le tracé des petites lignes adopte plus de souplesse ; les rayons de courbe sont raccourcis. C'est au prix d'un ralentissement du convoi que le déraillement ne se produit pas...



6et 7. un ouvrage d'art perdure à Parfouru: le pont «cassé» du VC3

Les ouvrages d'art sont assez nombreux mais le relief modéré de la Normandie n'a pas justifié la réalisation de constructions spectaculaires. Le relief accidenté de notre région, qui fait partie du Massif armoricain, a rendu nécessaire la construction de nombreux ouvrages d'art, ainsi le viaduc de la Souleuvre. D'autres ouvrages d'art de conception plus modeste auront aussi leur histoire comme notre pont cassé sur le VC3 de Parfouru sur Odon.



8 et 9. Après le pont cassé du VC 3, on retrouve encore le ballast

Le ballast est une couche drainante de sable, de graviers ou de cailloux concassés, sur laquelle reposent les traverses. Il assure la base solide qui ne peut se réduire en boue si le sol est meuble. Il transmet à la plate-forme les efforts supportés par la voie en les répartissant aussi uniformément que possible et sur une plus grande surface. Il permet en outre d'affiner la géométrie de la voie, par exemple pour créer un dévers en courbe. La distance entre les deux rails de roulement est appelée écartement, mesure entre les faces internes du rail. L'écartement le plus communément répandu est celui de la voie normale : 1,435 m (norme internationale). Les traverses maintiennent cet écart entre les rails. Au delà, on parle de voie large, en dessous il s'agit de voie étroite. Cependant, les lignes d'intérêt local dérogent encore une fois à la règle : leur écartement varie dans le Calvados entre 0,60 m, 1 m et 1,44 m. Les rails en acier sont fixés sur les traverses avec des tire-fond. Les véhicules guidés par les rails ne peuvent pas changer de direction sans utiliser une installation particulière, l'aiguillage. Un pont enjambe un cours d'eau tandis que le viaduc se situe au-dessus d'une simple dépression. Mais le langage courant tend à confondre les deux termes.

Ce dossier est la première partie du thème « J'entendais siffler le train » qui comprend chronologiquement :

1. 1869 - 1881 « *Le Bocage rêve de chemin de fer* »

2. 1886 « *Le cheval de fer passe enfin à Parfouru* »
3. 1906 – 1939 « *Heures de gloire et déboires* »
4. 1939 – 1972 « *Agonie et fermeture d'une ligne* »

JFS - ML