

RANDONNEES



FERROVIAIRES

FICHE ITINERAIRE

ROUTE DU TUE VAQUES

TYPE :

Route touristique

Long : 60 Km

COMMUNES :

Début :

Saint Martin d'Audouville (50)

Fin :

Cherbourg (50)

Lieudit :

Gare

Gare routière

Coordonnées GPS :

49°31'21.2"N 1°22'23.6"W

49°38'02.6"N 1°37'16.2"W

SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES

La ligne secondaire Valognes > Cherbourg en passant par la côte, via Saint Vaast la Hougue et Barfleur, a été créée en deux temps :

- Tout d'abord une antenne de Valognes à Barfleur en 1886, à partir de la grande ligne Paris > Cherbourg.
- Puis une ligne départementale locale, Cherbourg > Barfleur, gérée par les Chemins de Fer de la Manche (CFM), qui ouvrira en 1911 et dont le but sera d'assurer la desserte des forts protégeant la côte, de stimuler l'économie locale en ouvrant des débouchés pour les produits de la pêche et l'agriculture du Val de Saire, et développer le tourisme. A noter que cette ligne est la seule voie ferrée départementale en écartement normal ; les autres lignes locales étant métriques.

En 1926, ces deux lignes sont rachetées par le département et confiées à la compagnie des Chemins de Fer Normands (CFN).

Pendant la seconde guerre mondiale, les Allemands fermeront la ligne pour l'utiliser au transport de matériaux de construction du mur de l'Atlantique, mais aussi pour l'installation d'une batterie d'artillerie lourde sur voie ferrée dans l'anse du Brick, afin de protéger les approches du port de Cherbourg d'un possible débarquement allié. Puis, le 21 juin 1944, afin de freiner la remontée des Américains vers Cherbourg, les Allemands feront sauter une partie du viaduc du Poult (Fermanville) qui sera remis en état après guerre, peu de temps avant la fermeture de la ligne qui interviendra en octobre 1950.

Aujourd'hui, la ligne (n° IGRF 50511.01N, 50562.01N, 50562.02N et 50602.01N) a en grande partie disparu et ne peut plus être suivie sauf sur quelques courtes sections dont celle aménagée en chemin de randonnée sécurisé qui franchit le viaduc du Poult ; et celle devenue route touristique côtière (RD 116) entre les Aubiers (commune de Fermanville) et Cherbourg.

Outre le viaduc déjà cité, elle donne par contre à voir de belles gares, en moyenne tous les quatre kilomètres, la partie nord du parc naturel régional des marais du Cotentin et du Bessin, les différents paysages du Val de Saire, puis la côte rocheuse de la rade de Cherbourg.

Elle fut surnommée Tue Vaques (tue vaches en normand) en raison des nombreux accidents qui intervenaient avec des vaches en divagation broutant le long des voies.

DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



Le début du parcours devant l'ancienne gare de Saint Martin d'Audouville
 A cette gare aboutissaient les deux bretelles qui reliait la ligne à celle de Paris > Cherbourg depuis les gares de Montebourg et Valognes





Ci-dessus et ci-dessous, la gare de Aumeville, Lestre, Quinéville



Vue dans le sens de la ligne et à contresens



Au bout de sa longue allée d'accès, la gare de Crasville devenue propriété privée



Ci-dessus et ci-dessous, au hameau du Pont, la halte passage à niveau de Morsalines



Curieux exemple d'une maison qui a complètement changé d'orientation
La bâtiment initial parallèle à la voie, a été agrandi pour devenir perpendiculaire à cette dernière





Ci-dessus et ci-dessous, à Quettehou, la gare est devenue une école



La gare de Saint Vaast la Hogue (**cercle rouge**) était une gare terminus d'où les trains étaient obligés de repartir à contresens, en rebroussement



Deux vue anciennes de la gare en rebroussement de Saint Vaast la Hougue



La gare sert aujourd'hui d'atelier à une société de construction de mâts de bateaux



Ci-dessus et ci-après, la gare de Rêville se trouve aujourd'hui intégrée à d'autres bâtiments



Deux vues anciennes de la gare de Réville



Vue dans le sens de la ligne,
la gare de Valcanville avec sa halle marchandises en face du bâtiment voyageurs



Et son côté cour



Ci-dessus et ci-dessous, la gare de Montfarville



Ci-dessus et ci-dessous, la gare de Barfleur





Deux photos à comparer
Eh oui, elles sont déjà là, les automobiles qui vont tuer la ligne



Ci-dessus et ci-après, le port de Barfleur avec ses voies de quai
et la rue des Ecoles par laquelle la ligne quittait le port et la ville



Le passage à niveau de la RD 116



Au sud du village, la gare de Gatteville le Phare



Ci-dessus et ci-après, perdue en pleine nature, la halte passage à niveau de Rauville



Puis la gare de Tocqueville par son côté rue et son côté voies



Le long de la RD 514,
la gare de Névile

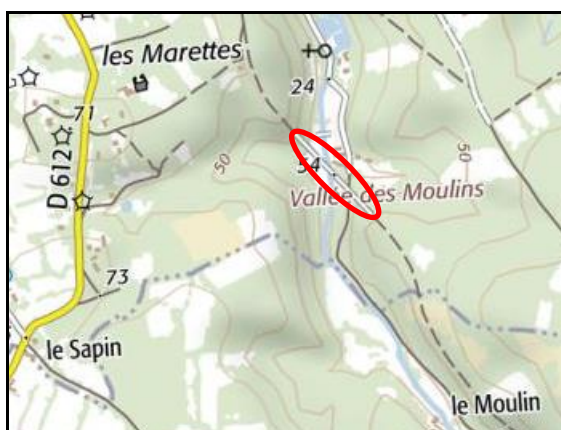




Ci-dessus et ci-dessous, bien restaurée, la gare de Varouville est devenue une grande propriété privée



Celle de Saint Pierre Eglise a été très agrandie et a un peu perdu de son caractère initial



Après Saint Pierre Eglise, entre Chaudelande et les Aubiers, la voie ferrée a été transformée en chemin de randonnée sur 3 petits kilomètres et passe sur le [viaduc du Poult](#) aussi appelé viaduc de Fantosme ou du Moulin. Cet ouvrage en maçonnerie classique comporte 20 arches plein cintre de 10 m d'ouverture. Abandonné en 1950, il est aujourd'hui sécurisé.



Ci-dessus et ci-dessous, le viaduc du Poult et sa traversée sécurisée



A partir des Aubiers (**cercle vert**) et jusqu'à l'entrée de Cherbourg,
la voie ferrée a été transformée en route touristique côtière, actuelle RD 116
Peu après les Aubiers, elle passe devant l'ancienne gare de Fermanville (**cercle rouge**)
et son auberge à l'allure si caractéristique (**cercle noir**)



Vue dans le sens de la ligne, vers Cherbourg, la gare des Aubiers Fermanville et son auberge



La gare

Et l'auberge bien nommée

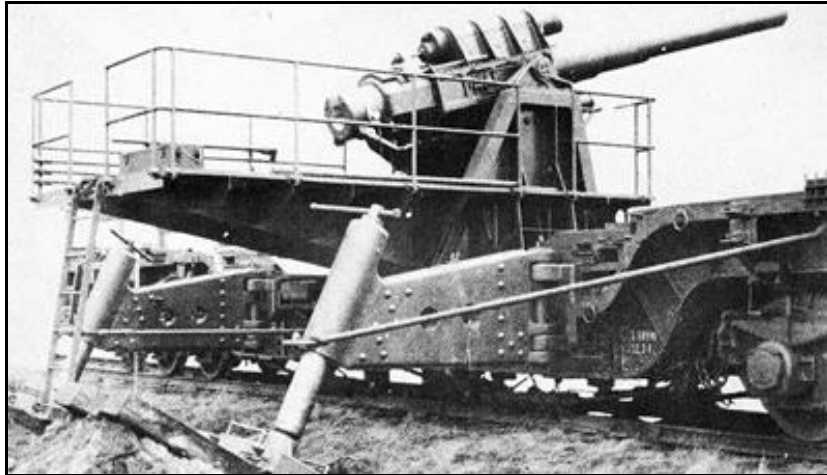


L'anse du Brick a toujours été un haut lieu touristique et de détente de la côte nord cotentine. Les trains s'y arrêtaient pour y déposer les baigneurs.

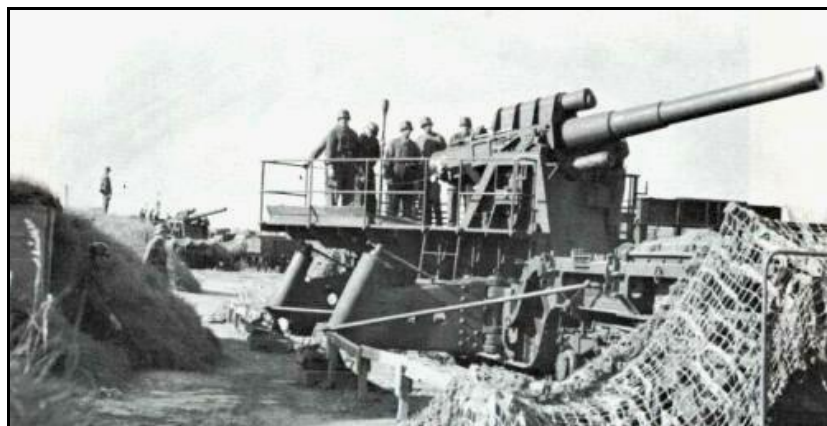
Mais pendant la seconde guerre mondiale, les Allemands fermèrent la ligne pour acheminer des matériaux nécessaires à la construction des casernes du mur de l'Atlantique, puis pour un épisode historique moins connu : l'installation dans l'anse du Brick, de la batterie d'artillerie lourde sur voie ferrée Gneisenau. Elle devait protéger les abords de Cherbourg d'une possible attaque par mer.

Contrairement aux autres batteries d'artillerie lourde sur voie ferrée (ALVF) qui furent installées à poste fixe et définitif sur le mur de l'Atlantique, la batterie Gneisenau fut une batterie d'appoint mobile susceptible d'être appelée à intervenir en divers endroits.

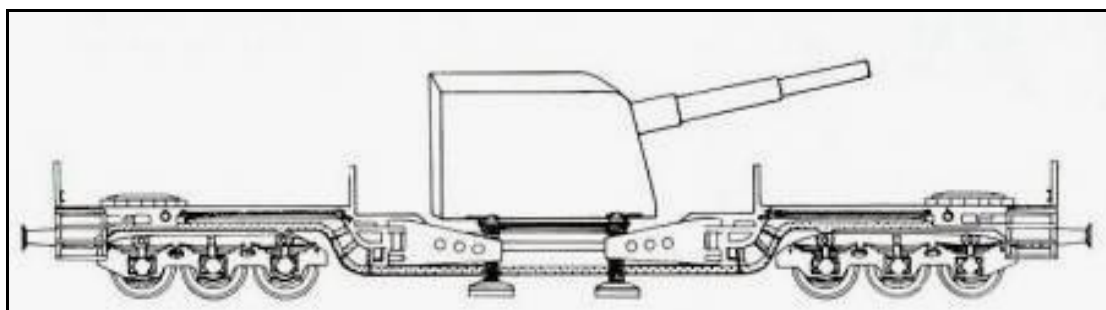
Cette spécificité particulière était liée à son armement. En effet, il se composait de 4 canons de "petit calibre", 150 mm, assez anciens, construits en 1937 parmi les premières armes lourdes du programme de réarmement allemand Sofort, à partir de tubes de marine récupérés et montés sur affût pivotant et wagon à châssis surbaissé de 20 m de long, pour un poids total 74 tonnes. Dès lors, ce canon pouvait tirer des obus de 50 Kg sur 360° jusqu'à 22 kilomètres de portée, à raison de 3 coups par minute.



Ci-dessus et ci-dessous, le canon dans sa version initiale



La batterie n'utilisera pas toutefois la version initiale du canon de 150 mm, mais un modèle amélioré protégé par un masque blindé.



Version Gneisenau à masque blindé

En plus de la locomotive et des 4 canons, le train d'accompagnement comporte 17 wagons : 3 wagons pour le stockage des gargousses, 3 wagons pour le stockage des obus, un wagon cuisine, 4 wagons pour le couchage de la troupe, un wagon à munitions légères (armes individuelles et Flak), un wagon armurerie atelier, 2 wagons de Flak (protection antiaérienne), un wagon de commandement et un wagon de télémétrie. L'effectif de la batterie est de 4 officiers, 23 sous-officiers et 118 hommes.

La batterie Gneisenau est tout d'abord affectée à Ijmuiden en Hollande. Puis elle rejoint la pointe aux Oies au nord de Boulogne jusqu'au printemps 1942, puis Houlgate avant de se déplacer à nouveau, vers la fin de l'année, à l'est de Cherbourg, dans l'anse du Brick.

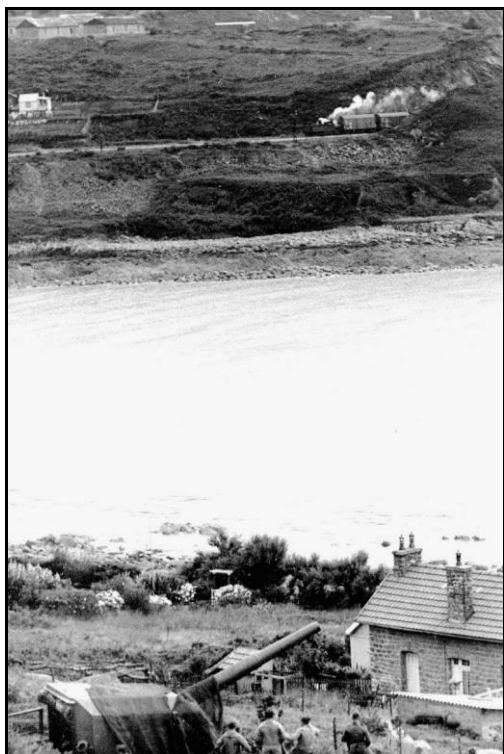


L'arrivée dans l'anse du Brick et l'installation d'un des canons



En comparant cette vue actuelle de la route avec la vue ancienne ci-dessous, on retrouve les arbres et la maison avec ses nombreuses cheminées. On peut donc situer exactement la position de la batterie





La batterie Gneisenau en position dans l'anse du Brick
Sur la photo de gauche, noter le train d'accompagnement
caché dans la tranchée du Grand Castel



Ci-dessus et ci-dessous, deux autres photos des canons en position de tir
Noter la présence de filets de camouflage



Pour procéder au tir, les plateformes latérales des wagons sont abaissées et quatre béquilles sur vérins stabilisent la pièce et compensent l'effet de recul des tirs. D'un maniement facile, ce canon peut intervenir rapidement n'importe où.



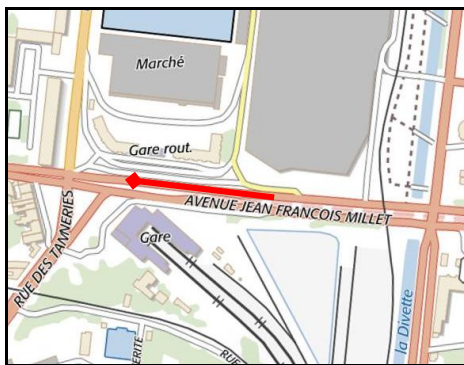
Ci-dessus et ci-dessous, service de pièce et manutention des gargousses
 Sur la photo ci-dessous, le tube blanc que porte le soldat allemand, est une gargousse.
 Une gargousse est la charge de poudre qui propulse l'obus hors du canon.



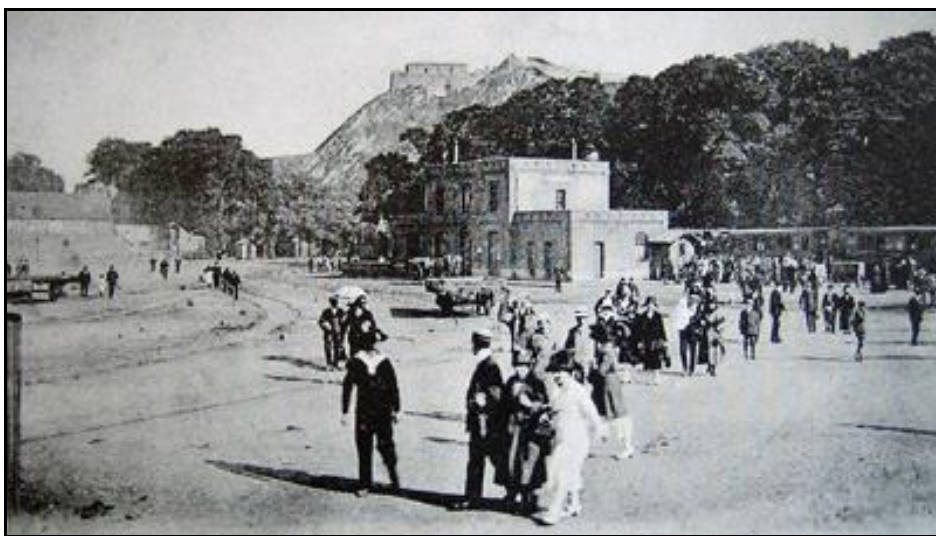
Après passage sur les côtes normandes pendant 8 mois environ, à l'été 1943 la batterie est affectée sur la côte languedocienne à l'est du port de Sète. Elle constitue alors le point d'appui "Stutpunkt Sète 079" chargé de la défense de ce port de guerre. Mais contrairement aux fois précédentes, les pièces sont placées dans des alvéoles de tir protégées côté mer par des murs en blocs de roche. Puis la batterie quitte Sète au printemps 1944, on perd sa trace et on ne sait pas ce qu'elle est devenue. Une seule chose est certaine : Elle n'a pas participé à la défense des côtes au moment des débarquements en France.



La gare de Bretteville



La fin du parcours devant l'ancienne gare des Chemins de Fer de la Manche (CFM)
actuellement transformée en gare routière qui se trouve juste en face de la gare SNCF de Cherbourg



Ci-dessus et ci-dessous, deux autres vues anciennes de la gare des CFM
qui était aussi dite gare Cherbourg Barfleur



Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.
Aidez-nous à la compléter avec vos photos ; merci d'avance.