



**adpcr**  
INFOS

la mobilité dans l'ouest  
de la Normandie



**N° 108**  
Juin 2025



[www.adpcr.fr](http://www.adpcr.fr)

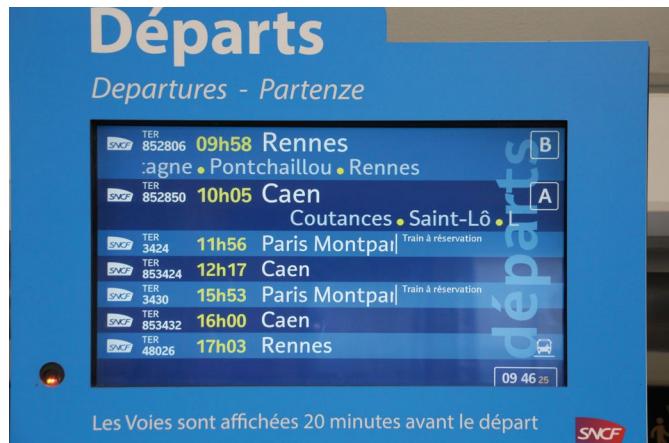
© Photo Ville de Pontorson

**Le Pôle d'Échanges Multimodal de Pontorson  
a été inauguré le 9 mai 2025**

# ÉDITO

## Le Sud-Manche sur la bonne voie...

Depuis quelque temps, on voit des projets se concrétiser afin d'améliorer les moyens de transport collectif dans le Sud-Manche.



Tout d'abord, l'ajout de trains sur la ligne Paris-Granville, le lundi et le vendredi, la circulation du Paris-Pontorson les vendredis, samedis, dimanches et fêtes, tout au long de l'année qui connaît un énorme succès. On doit citer également :

L'élaboration d'un plan de mobilité simplifié au niveau de la communauté de communes Granville Terre & Mer, document de planification de la politique Mobilités sur 10 ans (2024-2034), adopté le 10.10.24, qui prévoit notamment l'arrêt de tous les trains Paris->Granville en gare de Folligny, tel que nous le préconisons.



Gare de Granville le 22 février 2025

Le vote récent d'un plan de mobilité simplifié par la communauté d'agglomération Mont-Saint-Michel Normandie qui va permettre d'étudier des pistes de développement des transports en commun. Réorganisation des lignes de bus et covoiturage sont envisagés.

Dans le cadre de l'élaboration de son Opération de Revitalisation Territoriale, Villedieu Intercom a engagé cette année une étude, à laquelle nous participons, sur plusieurs thèmes, notamment celui des mobilités.

Tout ceci va dans le bon sens, au moment où la demande de transports collectifs est très forte et où il devient obligatoire de prendre conscience de la nécessité de préserver la planète face aux enjeux climatiques auxquels nous allons devoir faire face.

Mais les financements nécessaires à l'élaboration d'un réseau performant permettant de réduire l'usage de la voiture seront-ils au rendez-vous ? Après un plan de 100 milliards pour le ferroviaire annoncé en 2023, dont on n'entend plus beaucoup parler, pouvons-nous espérer de bonnes décisions suite à la conférence sur le financement de l'avenir des mobilités « Ambition France Transports » ?

**Jean-Yves COLAS et Daniel GRÉBOUVAL**  
Co-présidents de l'ADPCR

# SOMMAIRE

Assemblée générale du 22 février 2025 .....	4
Les membres de l'ADPCR ont visité le technicentre de Granville .....	14
L'inauguration du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de Pontorson .....	16
L'inauguration des travaux de mise en accessibilité de la gare de Granville .....	18
Fréquentation des trains lors du week-end de Pâques .....	18



TER 3435 le 1<sup>er</sup> avril 2025 à Villedieu-les-Poêles



L'ADPCR se soucie de notre planète : Le bulletin « ADPCR Infos » est imprimé sur du papier labellisé PEFC, fabriqué à partir de bois issu de pratiques de gestion forestière durables. Les encres d'impression sont d'origine végétale.

## L'ADPCR VOUS INFORME

Le bulletin « ADPCR-INFOS » regroupe des articles de fond et nos propositions concernant la mobilité dans l'ouest de la Normandie. Il est complété, si nécessaire, par une lettre qui nous permet d'être plus réactifs en collant mieux à l'actualité.

En consultant notre site internet [www.adpcr.fr](http://www.adpcr.fr), vous aurez accès à beaucoup d'autres informations concernant les lignes que nous défendons et l'intermodalité. Si vous n'y trouvez pas ce que vous recherchez, contactez-nous et dans la mesure du possible, nous répondrons à vos questions.

Les logos des collectivités, qui soutiennent financièrement l'ADPCR, figurent normalement en bas de la 4<sup>ème</sup> de couverture. Contactez-nous si nécessaire.

# Assemblée générale du 22 février 2025



Elle s'est déroulée à la salle des fêtes de Saint-Pair-sur-Mer, près de Granville.

Le quorum étant atteint, soit 30% des membres présents ou représentés, la 33ème assemblée générale peut commencer. Présents ou Représentés : 84, soit **84 votants** sur un effectif de 251 membres.

## Accueil

Monsieur Stéphane SORRE, Président de la Communauté de communes Granville Terre & Mer souhaite la bienvenue et souligne l'importance de la desserte ferroviaire et de l'intermodalité au sein de l'agglomération afin de réduire l'utilisation de l'automobile.

Daniel Grébouval remercie Monsieur Stéphane Sorre et Madame Annaïg Le Jossic, Maire de Saint-Pair-sur-Mer, Vice-présidente de la communauté de communes chargée des mobilités qui a mis gracieusement cette salle à notre disposition. Puis les remerciements s'adressent aux personnes présentes, adhérents et élus parmi lesquels Monsieur Bertrand Sorre, Député de la Manche, Madame Chantal Jourdan, Députée de l'Orne, Madame Corinne Clément, Vice-présidente de la communauté de communes Coutances Mer et Bocage, Monsieur Jean-Marie Sévin, ancien Président de la communauté de communes. Il remercie également les cadres de la SNCF présents, Monsieur Frédéric Lesné, Directeur de la ligne Paris-Granville, et Monsieur Xavier Girard, Directeur Axe Centre et Sud.

## Rapport Moral 2024

Mesdames, Messieurs, Chers amis,

Notre assemblée générale 2025 intervient dans une situation à la fois, favorable aux transports publics, et très compliquée dans le contexte très dégradé de nos finances publiques.

Les français plébiscitent le train et l'offre peine à répondre à la demande. C'est le cas en Normandie, où a été mise en place la réservation obligatoire pour supprimer les surcharges dans les trains de pointe. Sans augmentation de l'offre, les deux lignes Paris-Granville et Caen-Granville-Rennes, voient leur fréquentation afficher une très belle dynamique en 2023 et 2024. La relation directe Paris-Pontorson-Mont-Saint-Michel est un succès. Cette fréquentation en hausse à bord des trains est confirmée par celle de nos gares.

TER Normandie				
Millions	2019	2022	2023	2023/2019
Offre Trains-km circulés	14,2	15,25	14,55	+ 2,5 %
Fréquentation V-km	2 358	2 378	2 542	+ 7,8 %

CAEN - GRANVILLE - RENNES				
Millions	2019	2022	2023	2023/2019
Offre Trains-km circulés	1,03	1,11	1,06	+ 2,9 %
Fréquentation V-km	38,5	53,9	62,3	+ 61,8 %

PARIS - ARGENTAN - GRANVILLE				
Millions	2019	2022	2023	2019/2023
Offre Trains-km circulés	1,41	1,41	1,42	=
Fréquentation V-km	211,2	230,3	271,5	+ 28,6 %

## Évolution de la fréquentation des gares

Gares	2017	2018	2019	2022	2023	Evolution 2023/2019
<b>Normandie</b>						<b>+ 22 %</b>
<b>Cherbourg-en-Cotentin</b>	<b>574 314</b>	<b>516 083</b>	<b>576 122</b>	<b>587 973</b>	<b>604 818</b>	<b>+ 5 %</b>
<b>Granville</b>	<b>216 105</b>	<b>209 162</b>	<b>263 943</b>	<b>346 517</b>	<b>383 021</b>	<b>+ 45 %</b>
<b>Saint-Lô</b>	<b>212 049</b>	<b>186 638</b>	<b>209 406</b>	<b>265 083</b>	<b>302 280</b>	<b>+ 44 %</b>
<b>Valognes</b>	<b>245 017</b>	<b>217 468</b>	<b>237 486</b>	<b>251 892</b>	<b>270 670</b>	<b>+ 14 %</b>
<b>Lison</b>	<b>223 467</b>	<b>190 364</b>	<b>170 736</b>	<b>222 846</b>	<b>233 066</b>	<b>+ 37 %</b>
<b>Carentan</b>	<b>204 135</b>	<b>182 871</b>	<b>198 781</b>	<b>205 544</b>	<b>225 679</b>	<b>+ 14 %</b>
<b>Coutances</b>	<b>147 753</b>	<b>124 199</b>	<b>132 814</b>	<b>185 838</b>	<b>211 111</b>	<b>+ 59 %</b>
<b>Villedieu-les-Poêles</b>	<b>86 219</b>	<b>87 124</b>	<b>101 134</b>	<b>94 601</b>	<b>112 813</b>	<b>+ 12 %</b>
<b>Vire</b>	<b>77 151</b>	<b>71 071</b>	<b>80 187</b>	<b>92 269</b>	<b>103 822</b>	<b>+ 29 %</b>
<b>Pontorson-Mt-St-Michel</b>	<b>21 439</b>	<b>17 539</b>	<b>16 749</b>	<b>39 834</b>	<b>50 180</b>	<b>+ 240 %</b>
<b>Avranches</b>	<b>24 311</b>	<b>16 954</b>	<b>16 899</b>	<b>27 965</b>	<b>33 855</b>	<b>+ 65 %</b>
<b>Folligny</b>	<b>12 712</b>	<b>8 596</b>	<b>4 046</b>	<b>6 633</b>	<b>9 017</b>	<b>+ 123 %</b>
	Avranches/Dol fermeture 3 mois	Caen-Rennes via Granville	Train direct Paris/Pontorson MSM			

Source Data SNCF

### **Très bonne fréquentation des trains Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel**

En 2023, du 2 juin au 25 septembre, plus de 28 000 voyageurs avaient été recensés.

En 2024, du 19 avril au 13 octobre ce sont plus de 40 000 voyageurs comptabilisés en gare de Pontorson auxquels il faut ajouter ceux qui descendent ou montent en gare d'Avranches.

A noter que depuis le 20 décembre, ce train circule les vendredis, samedis, dimanches et fêtes. Lors des week-ends de fin d'année, on a enregistré une moyenne de 120 passagers par train et une moyenne de 94 passagers par train entre le 20 décembre et le 21 février.

Les nouveaux trains de fin de semaine entre CAEN et RENNES pour les étudiants et les déplacements loisirs/privés sont bien fréquentés.

Dès 2027, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du lot « Etoile de Caen », nous devrions voir des évolutions positives de l'offre sur Caen-Coutances-Granville-Rennes, reprenant des propositions faites par l'ADPCR et la FNAUT Normandie.

Fin 2024, des trains supprimés suite au Covid ont été rétablis entre Paris et Cherbourg, des trains circulant antérieurement à vide ont été ouverts aux voyageurs entre Paris et Granville.

Côté plus sombre, les collectivités locales sont soumises à de fortes contraintes budgétaires qui ont des répercussions sur les services proposés.

Les financements pour les infrastructures ne permettent que la régénération, (réovation à l'identique) sans aucune modernisation. Les investissements nécessaires pour améliorer la capacité du réseau, par exemple construire des points de croisement, ne sont pas financables.

Nous devons exercer la plus grande vigilance pour que la régénération des voies entre Dreux et Surdon ne soit pas accompagnée d'une mise à voie unique, amenant encore plus de contraintes d'exploitation.

Le réseau est trop souvent victime de pannes : pannes de signalisation, défauts d'alimentation électriques. Le changement climatique et la fréquence des tempêtes et vents violents provoquent des chutes d'arbres sur les voies et caténaires. Les moyens mis en œuvre, même en augmentation, restent insuffisants pour rendre le réseau résilient. Les usagers attendent la fiabilité d'un moyen de transport essentiel.

La section Paris-Mantes du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie a fait l'objet d'un vote d'opposition au conseil régional d'Île-de-France. Pourtant la séparation des flux des TER normands et des RER E est indispensable pour améliorer la fréquence, la régularité et les temps de parcours. Cette position bloque un projet essentiel pour les deux régions.

Autre nuage noir à l'horizon : la reconstruction à l'identique du talus d'Apremont, entre Mantes et Bréval, nécessiterait la fermeture pendant 3 mois de la ligne Paris-Caen-Cherbourg ! Quelles conséquences pour l'économie régionale et les recettes du TER Normand ?

Un autre champ en Normandie est la coordination des lignes routières Nomad avec les trains qui reste mal organisée dans de nombreux cas.

Nous vous présentons un tour d'horizon des principaux points qui ont été au cœur de notre action et de nos préoccupations :

- les dessertes,
- la commercialisation,
- la tarification,
- les infrastructures.

### **Les dessertes**

#### **Création de nouveaux trains faisant suite aux actions répétées de l'ADPCR**

- Un aller et retour PARIS-PONTORSON les vendredis, samedis, dimanches et fêtes,
- un aller et retour PONTORSON-GRANVILLE les vendredis, samedis, dimanches et fêtes,
- un aller GRANVILLE-PARIS le vendredi après-midi,
- un aller PARIS-GRANVILLE le lundi matin,
- le prolongement d'un PARIS-ARGENTAN à GRANVILLE le vendredi soir,
- un aller et retour COUTANCES-GRANVILLE, du lundi au vendredi.

#### **Remise en service de trains supprimés après COVID sur PARIS-CHERBOURG**

Participation de l'ADPCR à l'élaboration d'un document établi par la FNAUT Normandie sur un cadencement général des trains normands dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.

#### **Au niveau routier**

- Nous déplorons la suppression de la ligne 304 SAINT-LO-VIRE, un courrier avait été adressé au Président Morin, malheureusement sans effet,

- amélioration de la desserte pendant la période automnale sur les lignes en correspondance avec la ligne Paris-Granville, suite à notre intervention,
- la tarification régionale remplace la tarification départementale.

## La commercialisation

- Coût du trajet différent selon le lieu de correspondance, un trajet Coutances-Paris coûte plus cher si l'on change à Caen plutôt qu'à Lison. SNCF connect propose toujours via Caen (ndlr : cette anomalie a été corrigée dernièrement),
- nombreuses anomalies sur SNCF connect notamment lorsqu'il y a une correspondance routière,
- flou dans les informations relatives au transport des vélos.

## La tarification

L'ADPCR milite pour la possibilité de voyager seul avec le Pass Normandie Découverte qui permet des voyages illimités sur 2 jours pour 2 personnes sur tous les trajets intra Normandie en train ou cars Nomad :

- tous les week-ends de l'année,
- toutes les vacances scolaires (zones A, B, C) et pendant certains événements.

Nous déplorons :

- la cohabitation de deux tarifications (TEMPO et KRONO) difficilement compréhensibles par les usagers,
- l'augmentation des tarifs supérieurs à l'inflation. Les trains Intercités ont bénéficié d'un gel des tarifs décidé par le Gouvernement mais la Normandie n'en a pas profité puisque nos Intercités, appelés maintenant Krono ont été repris par la Région en 2020.

Nous demandons avec insistance le rétablissement de l'abonnement hebdomadaire, la Normandie est la seule région à ne plus en proposer.

## Infrastructures

- Problèmes récurrents de signalisation sur Paris-Caen-Cherbourg, vers Mézidon et Bayeux entraînant de gros retards,
- nombreuses fermetures pour travaux, Intervention conférence d'axe pour Carnaval, voyages possibles via Caen,

## Rapport d'activités 2024

Date	Objet
09/01/2024	Envoi des invitations à AG 2024
10/01/2024	Conseil d'administration (CA)
17/01/2024	Présentation du projet Saut-de-mouton de Clichy
27/01/2024	Assemblée générale à Coutances

• projet saut-de-mouton en avant-gare de Paris Saint-Lazare (ouvrage d'art destiné à fluidifier le trafic en supprimant les cisaillements entre les voies du groupe 5 - vers Mantes et Les Mureaux et du groupe 6 - Mantes par Conflans) ; la FNAUT Normandie a proposé une alternative pour éviter ce chantier.

- 1 500 m de voie renouvelés en gare de Villedieu-les-Poêles,
- nous réitérons nos demandes d'améliorations des infrastructures afin de faciliter l'exploitation et d'envisager un accroissement du trafic :
  - création d'un point de croisement entre Coutances et Saint-Lô,
  - création d'un point de croisement vers Quettreville-sur-Sienne,
  - mise à double voie de l'entrée en gare de Granville, la voie unique étant très pénalisante.
- contact avec la SNCF pour obtenir un passage entre les quais ferroviaires de Pontorson et ceux du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM), par mesure de sécurité, pour éviter l'emprunt du passage à niveau accidentogène.

## Autres informations

- Grâce à la vigilance de l'ADPCR, la gare de Coutances va être reclassée en 2ème catégorie, une délibération va être prise par le conseil régional mais cette dernière tarde à venir,
- un PEM est en projet à Coutances,
- la mise en route, au printemps, du projet de ferrouillage organisé par la Brittany Ferries entre Cherbourg et Bayonne, après des tests concluants de la traversée de Cherbourg.



TER 3429 le 29 mars 2025 à Paris-Montparnasse

01/02/2024	Courrier à H. Morin sur le déclassement de la gare de Coutances
05/02/2024	Mail à SNCF et Conseil régional de Normandie (CRN) sur une correspondance train/car à Lison de 2 h 05
06/02/2024	Rencontre avec CDC Mer et Bocage sur le déclassement de la gare de Coutances
10/02/2024	Conseil d'administration
12/02/2024	Échange avec BL évolution dans le cadre du Plan de mobilité de la CA Mont-Saint-Michel Normandie
16/02/2024	Rencontre avec le Député Stéphane Travert
20/02/2024	Communication téléphonique (CT) C. Bunel DDTM sur plan de mobilité simplifié (PMS) de la CA MSM N
23/02/2024	Rencontre M. Frédéric Lesné nouveau directeur ligne Paris-Granville
11/03/2024	Réunion de concertation avec SNCF Réseau sur le projet saut-de-mouton de Clichy
16/03/2024	CA FNAUT Normandie
08/04/2024	Mail à SNCF pour obtenir une relation Granville-Rennes supplémentaire
27/04/2024	Mail à SNCF pour commercialisation de la nouvelle relation Granville-Rennes
18/05/2024	Conseil d'administration
08/06/2024	Réunion communication
14/06/2024	Réunion production Associations/Région Normandie/SNCF Voyageurs
27/06/2024	Comité de concertation «Vie des gares» Centre et Sud Normandie
27/06/2024	COPIL étude mobilités - Commune de Pontorson
03/07/2024	Mise sous pli bulletin n° 107
09/07/2024	Mail Gares et Connexions pour l'affichage des horaires de trains et cars dans les gares
25/07/2024	Retour à SNCF suite à relecture des fiches horaires Axe Sud
02/08/2024	Communiqué de presse suite à suppression ligne 304 Nomad car
02/08/2024	Envoi du communiqué au Président Morin
14/08/2024	Rencontre avec Vincent Pallix Directeur territorial SNCF réseau
20/08/2024	Envoi de la lettre d'information 2024-01 (491 destinataires)
01/09/2024	Forum des associations AVRANCHES
07/09/2024	Forum des associations PONTORSON
07/09/2024	Forum des associations COUTANCES
07/09/2024	Rentrée des associations SAINT-LO
24/09/2024	Envoi de la lettre d'information 2024-02 (498 destinataires)
09/10/2024	Envoi mail à Service transports publics routiers (STPR) sur adaptation des dessertes en période automnale sur Paris-Granville
09/10/2024	Rencontre avec Gares & Connexions portail prévu entre voie 1 et PEM à Pontorson
10/10/2024	Envoi mail à Pdt Morin raté de correspondance à Lison le 4/10
14/10/2024	CT STPR pour les modifications d'horaires pendant la période automnale
24/10/2024	Conseil d'administration
30/10/2024	CT M. Lesné liaison Caen-Pontorson et envoi du dossier
04/11/2024	Réunion Agglo MSM-N COTECH pour PMS
05/11/2024	Réunion SNCF Réseau Bretagne Loi Egalim emploi produits phytopharmaceutiques
13/11/2024	Envoi à CRN et SNCF du dossier pour une liaison Caen-Pontorson
25/11/2024	Conférence d'axe Normandie Sud
28/11/2024	Communauté d'agglomération Mont-Saint-Michel-Normandie, comité technique pour Plan de Mobilité simplifié
30/11/2024	CA FNAUT Normandie
03/12/2024	Plan de gestion «Mont-Saint-Michel et sa baie»
11/12/2024	Concertation EGALIM SNCF Réseau Normandie

Adopté à l'unanimité

## Compte d'exploitation 2024

### CHARGES 2024

<b>Achats</b>	<b>232,58 €</b>
Achats matières et fournitures	175,69 €
Autres achats	56,89 €
<b>Services extérieurs</b>	<b>348,40 €</b>
Assurances	168,40 €
Site internet	180,00 €
<b>Autres services extérieurs</b>	<b>9 482,10 €</b>
Publications, bulletin et diffusion	3 259,56 €
Frais déplacements	4 834,95 €
Frais postaux et télécommunications	386,22 €
Frais bancaires	39,40 €
Cotisation et adhésions	85,00 €
Frais réception	876,97 €
<b>Total charges directes 2024</b>	<b>10 063,08 €</b>
<b>Emplois des contributions volontaires en nature</b>	<b>16 390,00 €</b>
Personnels bénévoles	16 390,00 €
<b>Total charges 2024</b>	<b>26 453,08 €</b>

### PRODUITS 2024

<b>Subventions d'exploitation</b>	<b>6 165,00 €</b>
Subventions des collectivités publiques	6 165,00 €
<b>Autres produits de gestion courante</b>	<b>3 840,00 €</b>
Cotisations Adhérents individuels	3 190,00 €
Participation repas AG	650,00 €
<b>Produits financiers</b>	<b>615,94 €</b>
<b>Total produits directs 2024</b>	<b>10 620,94 €</b>
<b>Contributions volontaires en nature</b>	<b>16 390,00 €</b>
Bénévolat	16 390,00 €
<b>Total produits 2024</b>	<b>27 010,94 €</b>
<b>Résultat d'exercice 2024</b>	<b>557,86 €</b>

Adopté à l'unanimité

## Budget 2025

### CHARGES 2025

<b>Achats</b>	<b>750,00 €</b>
Achats matières et fournitures	700,00 €
Autres achats	50,00 €
<b>Services extérieurs</b>	<b>700,00 €</b>
Assurances	200,00 €
Hébergement site internet	500,00 €
<b>Autres services extérieurs</b>	<b>9 250,00 €</b>
Publications	3 300,00 €
Déplacements missions	4 650,00 €
Frais postaux et télécommunications	360,00 €
Services bancaires	40,00 €
Cotisations et adhésions	100,00 €
Réception	800,00 €
<b>Total charges directes 2025</b>	<b>10 700,00 €</b>
<b>Emplois des contributions volontaires en nature</b>	<b>20 000,00 €</b>
Personnels bénévoles	20 000,00 €
<b>Total charges 2025</b>	<b>30 700,00 €</b>

### PRODUITS 2025

<b>Vente de prestation de service</b>	<b>500,00 €</b>
Repas assemblée générale	500,00 €
<b>Subventions d'exploitation</b>	<b>6 500,00 €</b>
Autres collectivités publiques	6 500,00 €
<b>Autres produits de gestion courante</b>	<b>3 200,00 €</b>
Cotisations	3 200,00 €
<b>Produits financiers</b>	<b>500,00 €</b>
<b>Total produits directs 2025</b>	<b>10 700,00 €</b>
<b>Contributions volontaires en nature</b>	<b>20 000,00 €</b>
Bénévolat	20 000,00 €
<b>Total produits 2025</b>	<b>30 700,00 €</b>

Adopté à l'unanimité

## ***Intervention de Monsieur LESNE Directeur de la ligne Paris-Granville***

Le document projeté reprend les différents thèmes présentés lors de la conférence d'axe Normandie-Sud du 24 novembre 2024, actualisé à ce jour.

Globalement, au niveau de la Normandie, 90 % des voyageurs sont satisfaits, le taux atteignant 95 % pour le 3<sup>ème</sup> trimestre 2024.

### **La ponctualité**

La ponctualité à 5 minutes observée sur tous les trains est de 91,7 % sur 2024.

Sur la ligne Paris-Granville, la ponctualité à 5 minutes est de 85,4 % sur 2024 et 94,5 % des voyageurs sont satisfaits du service. Sur l'axe Caen-Coutances-Granville-Rennes, la ponctualité est de 91,6 %.



TER 3420 le 25 juillet 2024 à Cerisy-Belle-Etoile Km 48,8

### **La fréquentation**

La fréquentation des lignes normandes a atteint un nouveau record estival. Une enquête BVA de l'été 2024 révèle un taux de satisfaction de 94,8 %. Par rapport à l'été 2023, la fréquentation a augmenté de 13 %.

L'offre 2025 a été renforcée pour permettre de répondre aux nouveaux usages de mobilité tout en préservant l'équilibre charges - recettes.

Au cours de l'été 2024 le trafic en Normandie a augmenté de 11 %.

L'offre Paris-Mont-Saint-Michel a été proposée du 19 avril au 13 octobre. On note près de 43 300 montées/descentes à Pontorson dont 43 % avec la tarification combinée train + bus.

Par rapport à 2023, en Normandie, le trafic a augmenté de 5,5 % en 2024 :

Paris-Granville : - 3% (en raison de 13 week-end travaux contre 1 en 2023). Début 2025, l'augmentation est de 12,4% par rapport à la même période de 2024.

Caen-Granville-Rennes : +12 %

Caen-Tours : + 9 %

Un été réussi porté aussi par Paris 2024 pendant lesquels les trains de soirée Jeux Olympiques ont trouvé leur public avec un taux d'occupation moyen de 40 % sur le Paris - Cherbourg 23h30 - 2h48.

Un dispositif 2025 est mis en place pour le Carnaval

de Granville avec pour objectif d'inciter à s'y rendre en train en améliorant l'accessibilité grâce à une offre tarifaire attractive : Pass Normandie découverte et Pack Tribu.

### **Le matériel roulant**

En ce qui concerne le matériel roulant, 56 rames AGC font l'objet d'un programme industriel de rénovation par le Technicentre de Quatre Mares à Saint Etienne-du-Rouvray de janvier 2023 à 2030 et 27 Regio2N - OMNEO 2 sont en cours de déploiement sur les lignes Paris-Rouen et Paris-Serquigny.

### **La réservation obligatoire pour les vélos**

Elle a amélioré le confort des voyageurs.

+ Forte diminution des suroccupation des voyageurs avec vélos depuis la résa obligatoire. Malgré tout, des situations de sur occupation demeurent les week-ends prolongés (mai/juin) avec une clientèle cyclotouriste.

+ Forte affluence pendant les ponts du printemps.

+ Augmentation des réservations en juillet malgré la météo.

9 411 réservations recensées de janvier à fin août.

### **Les travaux**

Un point a été fait sur les travaux 2025 jusqu'au 30/06/2025, le principe étant de préserver autant que possible les grands moments de vie en Normandie. Deux week-end seront fortement impactés par des travaux à Dreux et 6 samedis d'avril/mai et Juin avec des origines/terminus Dreux mais le dimanche avec des circulations à partir de 15h.

En 2025 : poursuite de la régénération du réseau normand.



TER 3457 le 29 mai 2025 à Pontorson

### **Les grands chantiers envisagés (liste non exhaustive)**

#### **Paris-Granville**

- Étude en cours pour travaux de renouvellement voie ballast (RVB) en 2026 et 2027.
- Remplacement de rails entre Argentan et Granville (8 M€ cofinancés par la Région Normandie).
- Remplacement de voie et d'aiguillages à Granville (2,5 M€ cofinancés par la Région Normandie).

- Sur la section Dreux-Surdon, des travaux sont prévus pour le traitement des zones prioritaires pour le maintien des performances. En 2026 : Un total de 3,8 km entre Verneuil-sur-Avre et Surdon et en 2027, un total de 6 km sur des secteurs proche de Dreux et Nonant-Le-Pin) pour un coût d'opération projeté pour 2026 et 2027 : 17,3 M€ courants, dont environ 480 k€ en études préliminaires (cofinancés par la Région et l'Etat).
- Sur la section Argentan-Granville, en 2027, remplacement de deux aiguillages sur Flers et renouvellement d'environ 2,7 km de voie et ballast sur 3 zones entre Argentan et Flers.



TER 852856 le 8 juillet 2022 à Avranches

## ***Intervention de Monsieur Stéphane SORRE et de Madame Annaïg LE JOSSIC***

Ils nous ont présenté un diaporama sur la politique publique des mobilités de la Communauté de communes Granville Terre & Mer (GTM) :

### **1. Présentation du réseau Néva**

Le réseau les mobilités Néva de GTM c'est :

#### **Début 2025**

- Le mode bus : le réseau régulier gratuit-lignes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7. En 2024 : 10 bus, 422 000 kms, 765 000 montées.
- Le mode car scolaire : les circuits granvillais A, B, C Néva gratuits. En 2024 : 2 cars, 20 000 kms, 22 000 montées.
- Le mode vélo : service de location de VAE (vélo à assistance électrique). En 2024 : 40 vélos, 66 locations, taux de location 80% (100% avril à sept). Durée moyenne du contrat : 4,8 mois.
- Les véhicules solidaires : service de location en faveur de l'insertion professionnelle. En 2024 : 3 voitures, 4 scooters, 4 VAE, 20 bénéficiaires. Durée moyenne du contrat : 4 mois.

### ***Lison-Dol***

- Régénération : études en cours pour les travaux programmés en 2026-2027.
- Régénération de câbles faibles en isolement (0,3 M€).

*La densité du document présenté ne nous permettant pas de le reproduire intégralement, pour en savoir plus, nous vous invitons à le consulter sur notre site internet [www.adpcr.fr](http://www.adpcr.fr)*

**Pour fin 2025** un nouveau service de transport Néva - secteur rural.

- Le mode minibus : service public en construction - expérimentation sur 2 ans minimum.

### **2. Le plan de mobilité simplifié (2024-2034)**

Il s'agit d'un document de planification la politique des mobilités sur 10 ans (2024-2034).

- a. Une vision à court, moyen et long terme.
- b. Sur un périmètre géographique mixte :
  - Principalement à l'intérieur du territoire - le ressort territorial.
  - Aussi vers l'extérieur du territoire et à l'échelle du bassin de Mobilité, en complément avec l'offre régionale, en liaison / connexion avec les EPCI voisins.
- c. Une méthode itérative sur base d'expérimentations.
- d. Une approche stratégique territoriale :
  - Un principe d'équité territoriale.

- Une logique par bassin de vie.
- Suppression des zones blanches / dépourvues de solutions de mobilité alternatives.

e. Une vision réaliste et multiple :

- Adaptée à «notre» population - aux publics jeunes, adultes, seniors.
- Réaliste, au regard des usages.
- Réaliste, au regard de la faisabilité financière.



**Quelle stratégie pour la mobilité ?**

L'ambition portée par GTM : Garantir l'équité territoriale pour un accès aux offres et services de mobilités.

**4 grands enjeux en matière de mobilité du quotidien :**

- La transition écologique et énergétique : sortir de la dépendance à la voiture, l'autosolisme.
- L'aménagement du territoire : lutter contre les zones blanches en zones peu denses en population.
- Le droit à la mobilité : favoriser l'accès aux services à la population.

- L'attractivité du territoire : participer à la dynamique territoriale.

**Pour ce faire, 7 grands axes ont été définis :**

**Axe 1 :** Maintenir et développer une offre de transport collectif adaptée.

**Axe 2 :** Proposer une offre de mobilité adaptée pour le secteur rural.

**Axe 3 :** Développer et encourager l'usage des mobilités partagées.

**Axe 4 :** Sécuriser, faciliter et promouvoir la mobilité cyclable.

**Axe 5 :** Proposer une offre de mobilité adaptée afin de faciliter les séjours « sans ma voiture ».

**Axe 6 :** Accompagner les changements d'habitudes de déplacements et les nouvelles pratiques.

**Axe 7 :** Développer l'intermodalité pour les déplacements internes à GTM et ceux avec les territoires voisins.

Proposer un scénario d'aménagement du d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) de Granville réaliste, chiffrée et partagé avec l'ensemble des partenaires et participer financièrement à sa réalisation.

Dans le contrat opérationnel de mobilités, porter auprès de la Région le nécessaire aménagement (PEM) en gare de Folligny et réaliser une étude d'aménagement.

**Axe 8 :** Porter auprès de la Région Normandie la nécessité d'un niveau de service plus ambitieux pour l'offre ferroviaire.



TER 3430 le 24 octobre 2024 à Villedieu-les-Poêles

## **Renouvellement du conseil d'administration**

En raison de l'ordre du jour très chargé, le renouvellement du conseil d'administration n'a pas pu voir lieu, un vote par correspondance a été organisé ultérieurement. En voici les résultats :

### **Ont été élus :**

- |                       |                                  |
|-----------------------|----------------------------------|
| • Régis BOULEY        | OUVILLE (50)                     |
| • Xavier BRIOT        | REGNÉVILLE-SUR-MER (50)          |
| • Jean-Yves COLAS     | SAINT-LAURENT-DE-TERREGATTE (50) |
| • Daniel GREBOUVAL    | GOUVILLE-SUR-MER (50)            |
| • Pierre HAVARD       | BEAUCHAMPS (50)                  |
| • Etienne JACQUET     | SAINT-LO (50)                    |
| • Xavier JACQUET      | LINGREVILLE (50)                 |
| • Gérard JOLIF        | PONTORSON (50)                   |
| • Véronique LE PRIEUR | SAINT-LO (50)                    |
| • Patrick MOREL       | URVILLE (14)                     |
| • Eric VIAUD          | BARBERY (14)                     |
| • Philippe VILLEROY   | SAINT-LO (50)                    |

## **Questions diverses**

Un adhérent de longue date, habitant Saint-Lô, a fait part du désagrément qu'il a subi le vendredi 4 octobre en gare de Lison en raison d'un raté de correspondance entre le train Paris-Cherbourg et l'autocar à destination de Coutances. Un mail avait été adressé par l'ADPCR au conseil régional et à la SNCF pour signaler l'évènement et demander un dédommagement pour les usagers lésés.

Une habitante de Pontorson déplore le manque de ligne d'autocar en direction d'Avranches. L'ADPCR partage cet avis et indique qu'une réflexion est actuellement menée par la Communauté d'agglomération Mont-Saint-Michel Normandie, dotée de la compétence mobilité, pour la mise place d'un plan de mobilité simplifié et que ce sujet sera évoqué.

**La séance est terminée à 17h30.**



TER 3315 le 11 mai 2024 à Lison

# Les membres de l'ADPCR ont visité le technicentre de Granville



Organiser l'assemblée Générale de 2025 de l'ADPCR sur le territoire de la Communauté de Communes Granville Terre & Mer nous donnait l'opportunité de proposer, pour les membres qui feraient le déplacement, une visite guidée du Technicentre SNCF de Granville.

Sans attendre, nous avons soumis l'idée à Monsieur Frédéric LESNE, le directeur SNCF de l'axe Paris-Granville. Enthousiasmé par l'idée, ce dernier prit contact avec les responsables de l'atelier de Granville qui donnèrent leur feu vert pour une visite un samedi matin de février. Ainsi, le samedi 22 février à 10 h précises, une trentaine de membres de l'ADPCR se retrouvaient devant les portes du Technicentre où Monsieur LESNE nous attendait. Pendant deux heures, Messieurs Lucas LE HOUEROU Responsable Matériel du Technicentre, Loïc CLERAULT Manager de la maintenance, Fabrice LECOT Manager Adjoint de la maintenance et Damien POULET Référent Essieu et planificateur Maintenance vont nous présenter l'organisation et les savoir-faire du Technicentre. Ce fut une belle occasion de découvrir, grâce à leurs compétences, l'anatomie et le fonctionnement des deux rames Régiolis en cours de révision.

Cerise sur le gâteau, chacun a pu monter à bord de la cabine de conduite, s'asseoir un instant dans le fauteuil du conducteur et ainsi se croire aux commandes d'un train.

Le technicentre de Granville gère les 15 rames « Régiolis Intervilles » affectées exclusivement à la ligne Paris-Granville et Pontorson-Le Mont-Saint-Michel. L'effectif de l'atelier est de 34 personnes réparties entre l'encadrement, le mouvement, le nettoyage et le petit entretien des rames, la maintenance, le magasin et l'outillage.

## Anatomie d'une rame « Régiolis Interville »

Une rame « Régiolis Interville » comprend 6 voitures, il existe également d'autres Régiolis qui ne comprennent que 4 voitures et qui roulent par exemple entre Paris et Dieppe. Les 15 rames furent livrées par Alstom entre 2014 et 2015, depuis chaque rame a parcouru entre 1 500 000 et 1 600 000 km. Les rames Régiolis sont bi mode/bi courant, c'est-à-dire que les moteurs de traction sont alimentés en courant électrique soit via un moteur diesel soit via la caténaire qui est alimentée en 25 000 Volts ou en 1 500 Volts (banlieue Montparnasse).

A chaque extrémité de la rame se trouve une voiture équipée d'une cabine de conduite et d'un ensemble moteur comprenant d'une part deux moteurs diesel MAN de 460 Kw accouplés chacun à une génératrice qui fournit le courant de traction au bogie moteur et d'autre part les pantographes qui captent le courant à la caténaire et alimentent les moteurs via un transformateur. En milieu de rame se trouve une voiture motrice équipée également d'un troisième ensemble moteur, ce qui porte la puissance totale à 2 760 Kw. Cette puissance permet de rouler à 160 Km/h quel que soit le profil de la ligne. Comme le montrent les photos réalisées lors de la visite, la plus grande partie de la motorisation et des auxiliaires (compresseur d'air alimentant le système de freinage, climatisation, éclairage...) se trouve en toiture. Seuls les moteurs de traction placés sur les bogies moteurs et les freins à disque sont sous le véhicule.

Particularité des Régiolis affectés à la ligne Paris-Granville, les moteurs diesel sont alimentés en B100. Ce dernier est stocké dans 3 réservoirs de 1 200 litres.

## Qu'est que le B100 ?

Le B100 est un biocarburant 100% végétal et 100% français. Il est fabriqué à partir d'huile de colza produite dans la région et aujourd'hui transformée en Seine-Maritime. Le B100 permet une réduction de 60% des émissions de CO2. Aujourd'hui, la région Normandie est pionnière dans l'utilisation de ce carburant qui alimente les moteurs diesel sur les 256 Km séparant Granville de Dreux.

L'utilisation du B100 ne pose pas de problème de traction, en effet la puissance des moteurs bien que légèrement inférieure reste suffisante pour assurer une bonne qualité de service. La consommation (1 440 litres en moyenne pour un AR Granville-Dreux) est équivalente au fuel, cependant, le prix étant un peu plus élevé, le supplément de coût est assuré par la Région. Seul problème technique, le B100 corrode les flexibles en caoutchouc, ce qui nécessite le remplacement de ces derniers par des éléments en inox. Aujourd'hui, l'avenir du B100 semble assuré car, après 3 ans d'utilisation en Normandie, l'essai étant concluant, d'autres régions possédant également des Régiolis pensent à les convertir au biocarburant.



Bogie avec frein électromagnétique



Groupe électrogène en toiture - Moteur MAN de 460 Kw



Pantographe 25 000 volts



## Pour conclure la visite

Après deux heures et une dernière photo de groupe, nous nous sommes séparés de nos hôtes non sans les avoir chaleureusement remerciés pour le temps qu'ils ont consacré à enrichir les connaissances ferroviaires des membres parmi les plus fidèles de l'ADPCR.

Retrouvez la suite du reportage photo en 4<sup>e</sup> de couverture de ce bulletin.

Xavier JACQUET



Boîtiers de commande moteur diesel



Liaisons électriques entre deux voitures



Vue sur l'alternateur

# L'inauguration du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de Pontorson



© Photo Ville de Pontorson

Le vendredi 9 mai, c'est en présence d'Hervé MORIN, Président du conseil régional de Normandie, de Pierre CHAULEUR, Sous-Préfet d'Avranches, d'André-Jean BELLOIR, Maire de Pontorson, d'André DENOT, Conseiller départemental, de Bertrand SORRE, Député de la Manche et de nombreux élus ainsi que de représentants de SNCF Voyages, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions que ce nouvel équipement a été inauguré.

La ville de Pontorson, porte d'entrée du Mont, dotée d'une gare desservie par les trains Caen-Granville-Rennes et Paris-Pontorson se devait de se doter d'un équipement suffisamment dimensionné et accueillant pour recevoir les nombreux touristes à destination de la Merveille.

On peut qualifier ce pôle de gare-jardin car sur 19 000 m<sup>2</sup>, 9 000 sont réservés aux plantations dont 200 arbres déjà de bonne taille. Des noues ont été créées pour stocker les eaux pluviales destinées à être réinfiltrées. Le volet environnemental est particulièrement soigné.

On y trouve :

- Un parking de 100 places,
- 5 quais, avec abris, pour les bus à destination du Mont-Saint-Michel, et les autocars à destination de Dol (qui donnent correspondance avec les trains de et vers Rennes et Saint-Malo), Fougères, Saint-Malo (l'été pour cette dernière destination).
- 8 bornes de recharge pour les véhicules électriques,
- un espace pour les deux-roues,
- des voitures en location,
- des toilettes.

De l'autre côté, face au bâtiment-voyageurs, on trouve sur le parvis un dépose-minute, des places pour les taxis et des toilettes, dans un environnement agréable arboré et pavé de granit. Comme l'année dernière, un loueur de vélos va reprendre son activité prochainement.

**Le coût de ce chantier s'élève à un total 3 026 835 €, largement subventionné :**

Union Européenne	858 677 €	28,37%
Fonds friche (État)	651 327 €	21,52%
Contrat de territoire Région	569 802 €	18,83%
Transports collectifs-pôle multimodal (subventions État)	210 000 €	6,94%
La Ville de Pontorson a autofinancé	737 029 €	24,35%
<b>Total</b>	<b>3 026 835 €</b>	<b>100,00%</b>

L'ADPCR se réjouit de la mise en service de ce nouvel équipement qui facilitera l'intermodalité et permettra de se déplacer plus aisément avec les transports en commun afin de réduire notre empreinte carbone et ainsi de répondre aux enjeux climatiques auxquels nous devrons obligatoirement faire face. Il sera utile tant aux habitants qu'aux touristes qui fréquentent de plus en plus cette gare. Le train Paris-Pontorson connaît un véritable succès avec 41 000 voyageurs comptabilisés à Pontorson en 2024 contre 28 000 en 2023. L'extension de sa circulation aux week-ends (vendredi, samedi, dimanches et fêtes) depuis le mois de décembre donne de bons résultats avec une moyenne de 106

voyageurs à la descente et à la montée et des pointes à plus de 200 !

Les trains Caen-Rennes ont vu leur fréquentation augmenter de 12 %.

Par ailleurs, nous signalons qu'à la demande de l'ADP-CR, Sncf Réseau a souhaité conserver une bande de 7m de large située entre le quai central et le PEM. Celle-ci pourrait servir à l'aménagement d'une voie ferrée de stockage.

Toutefois, en tant qu'association d'usagers, nous nous permettons de pointer un petit bémol qui complique le transfert des passagers entre les trains et les bus qui stationnent sur le pôle d'échanges.

A plusieurs reprises, lors des réunions relatives au pôle d'échange multimodal, nous avons attiré l'attention sur la nécessité de créer un accès direct entre les quais de la gare ferroviaire et les quais du pôle au lieu de faire transiter par le passage à niveau, qui risque de poser des problèmes de sécurité pour les voyageurs, dont le nombre est parfois supérieur à 200, chargés de bagages. Nous avons réitéré cette demande lors du comité de vie des gares le 27 juin 2024 et lors de la conférence d'axe Normandie Sud du 25 novembre 2024. Une solution provisoire a repris cette proposition pendant la période de travaux sur le parvis de la gare et donné entière satisfaction. Nous avons demandé à H. Morin, A-J. Belloir Maire de Pontorson, à l'établissement public du Mont-Saint-Michel, à SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions qu'elle perdure, avec un aménagement définitif, pour garantir une correspondance rapide et sécurisée. Voir le schéma ci-après sur lequel nous avons positionné les deux itinéraires possibles, celui que nous proposons figurant en jaune.

Nous n'avons reçu qu'une seule réponse écrite, celle de Gares & Connexions dont voici un extrait :

«En tant que directeur des gares de Normandie je reviens vers vous aujourd'hui pour vous garantir que SNCF Gares & Connexions partage pleinement l'intérêt que vous portez à l'attractivité du territoire, et notamment à la gare de Pontorson et sa connexion avec le nouveau PEM.

Comme vous le savez, cette question a plusieurs fois été posée et donc plusieurs fois étudiée et analysée.

A date, les éléments factuels relatifs à ce dossier relèvent que :

Les terrains nécessaires à la réalisation du projet de PEM et d'une éventuelle connexion directe sont sous la responsabilité de la collectivité depuis 2023.

L'accès gare côté parvis a été condamné pendant une partie des travaux. Un aménagement provisoire type « ponton » a été mis en place depuis la future gare routière. Cet aménagement n'a pas vocation à perdurer au-delà de la période des travaux.

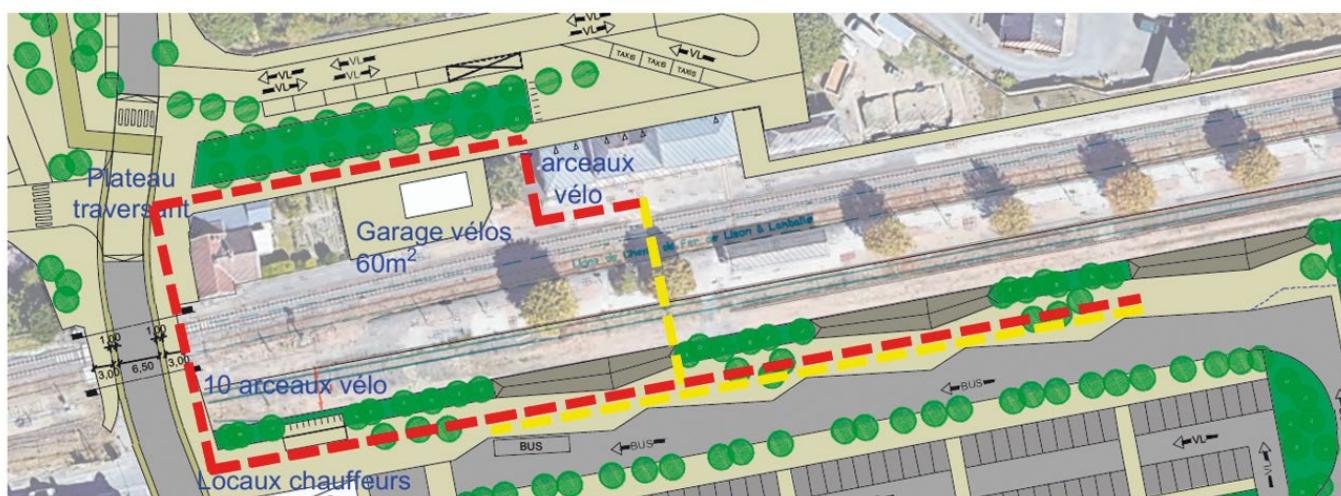
Le scénario d'aménagement du PEM a été réalisé sur la base des analyses de risques de SNCF Réseau et Gares & Connexions, mettant en avant le fait que la TVP n'était pas dimensionnée pour supporter une augmentation de passage.

Comme vous le soulignez dans votre mail, la sécurité demeure la priorité de SNCF Gares & Connexions et il n'y a donc pas d'éléments nouveaux nous permettant de remettre en cause les conclusions des différentes études».

Nous espérons que la situation évoluera et qu'un jour le bon sens l'emportera. Nous poursuivons chaque jour nos observations afin d'apporter la preuve de la pertinence de nos propos. Affaire à suivre.

## GARE DE PONTORSON

Liaisons TRAINS ↔ BUS



— — — — — trajet envisagé (de 184 à 288 m selon l'emplacement du bus)

— — — — — trajet direct proposé par l'ADPCR (de 32 à 72 m selon l'emplacement du bus)

# L'inauguration des travaux de mise en accessibilité de la gare de Granville



Le lundi 19 mai, c'est en présence de Jean-Baptiste GASTINNE, Vice-président du conseil régional de Normandie, du Préfet de la Manche, Xavier BRUNETIÈRE, de Gilles MENARD, Maire de Granville, de représentants de SNCF Voyages, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et des associations d'usagers qu'à eu lieu l'inauguration de ces nouveaux équipements.

Les travaux, d'un coût de près de 6 millions d'euros, ont été réalisés de septembre 2022 à juillet 2023 pour améliorer l'accessibilité des usagers, notamment des personnes à mobilité réduite. Les quais ont été rehaussés pour permettre aux personnes à mobilité réduite de monter et descendre des trains de manière autonome. Les quais ont également été raccourcis de 330 mètres à

235 mètres (permettant de recevoir deux rames Régiolis) et équipés de bandes d'éveil avec des picots pour signaler le bord de voie. Les éclairages et la sonorisation ont été améliorés avec l'installation de nouveaux haut-parleurs. Les travaux ont été financés par la Région Normandie, l'État et SNCF Gares et Connexions.

Le maire de Granville, Gilles MÉNARD, a souligné que la gare est la deuxième de la Manche en termes de fréquentation, avec 380 000 personnes l'ayant empruntée en 2023. Jean-Baptiste GASTINNE, a mentionné la nécessité de créer un pôle d'échange multimodal à Granville. Il a également évoqué la possibilité d'une desserte systématique de la gare de Folligny pour les trajets Paris-Granville-Paris.

## Fréquentation des trains lors du week-end de Pâques

### Des trains complets sans aucune solution quand tous les billets sont vendus !

Le vendredi 18 avril, l'offre au départ de Paris-Saint-Lazare était constituée de :

- |                               |                             |
|-------------------------------|-----------------------------|
| • 11 Paris-Caen-Cherbourg     | 6 UM et 5 US <sup>(1)</sup> |
| • 1 Paris-Caen sans arrêt     | 1 US                        |
| • 4 Paris-Caen caboteurs      | 2 UM et 2 US                |
| • 8 Paris-Trouville-Deauville | 5 UM et 3 US                |

Soit 24 trains, 13 UM et 11 US avec 18 685 sièges strapontins inclus dont 16 trains vers Caen avec 12 120 et 6 565 sièges vers Deauville.

<sup>(1)</sup> US Unité Simple = un train Omneo 505 sièges  
UM Unité multiple (2 trains accouplés, capacité 1 010 places)

Seuls les trains de matinée avaient encore des places disponibles. Pour les trains d'après-midi, la situation était très tendue puisque 14 trains affichaient complets dont 6 assurés en US. Combien d'usagers potentiels n'ont pu avoir de place et ont dû trouver une autre solution (véhicule personnel, covoiturage, car SLO «Méron») ?

A partir de 12h30, tous les Paris-Deauville étaient complets. Pour cette destination, près de 3 400 voyageurs représentaient 50 % de la capacité des trains.

On peut s'interroger sur la pertinence de l'organisation avec le 3315 Paris-Cherbourg, départ de 14h59, assuré en UM avec 468 personnes à bord (plus des abonnés) pour 1 010 sièges, alors que le trains suivant 3317, à 15h58, assuré en US était complet au départ. Tous les

trains pour Cherbourg 3317, 3319, 3321, 3323, 3325 (US), 3329 (US) affichaient complet.

Pour ces jours de pointe, Bernay, Lisieux, Caen et les destinations au-delà ne sont plus accessibles par le train avec un achat le jour même. Cela pose un vrai problème dans la mesure où il n'y a aucune solution pour voyager en cas de nécessité à la différence avec l'axe nord, Paris-Rouen-Le Havre pour lequel l'offre des trains 13100 Paris-Rouen, sans réservation, permet de rejoindre Rouen d'où l'on peut poursuivre son voyage avec un train en correspondance.

Pour les retours le lundi 21 avril 2025, l'offre vers Paris-Saint-Lazare alignait :

- 8 Cherbourg-Caen-Paris 4 UM et 4 US
- 3 Caen-Paris sans arrêt 1 UM et 2 US
- 3 Caen-Paris caboteurs 2 UM et 1 US
- 7 Trouville-Deauville-Paris 7 UM

Soit un total de 21 trains dont 14 UM et 7 US offrant 17 675 sièges, strapontins inclus.

On constate que sur Paris-Caen-Cherbourg, sur 14 trains, la moitié seulement était en UM. Ces 14 trains offraient 10 605 sièges donc moins pour le retour que pour le départ du vendredi. Tous les trains de la journée affichaient complets au départ de Caen sauf les 3 premiers trains du matin.

Relations	Vendredi 18 avril 2025 Paris > Normandie		Lundi 21 avril 2025 Normandie > Paris	
	Nombre de trains	Nombre de sièges	Nombre de trains	Nombre de sièges
Paris > Caen	16	12 120	14	10 605
Paris > Deauville	8	6 565	7	7 070
Total	24	18 685	21	17 675

Il y a donc un problème global d'offre avec moins de trains et moins de sièges pour les retours, notamment moins 12,5 % sur la branche Caen.

Sur l'axe Paris > Argentan > Granville, le problème est identique : pas de trains supplémentaires et capacité limitée des trains (656 places en UM Régiolis).

Le vendredi 18 avril, 7 Paris > Granville et 2 Paris > Argentan offraient 4 920 places au départ de Paris, avec un taux d'occupation qui a atteint quasi 100%. Les 1375 voyageurs à destination de Granville représentaient 38% de l'occupation des Paris-Granville.

Pour les retours du 21 avril, il n'y avait que 5 Granville > Paris et 1 Argentan > Paris. Tous les trains étaient complets.

Relations	Vendredi 18 avril 2025 Paris > Normandie		Lundi 21 avril 2025 Normandie > Paris	
	Nombre de trains	Nombre de sièges	Nombre de trains	Nombre de sièges
Paris > Granville	7	3 608	5	2 952
Paris > Pontorson*	1	328	1	328
Paris > Argentan	2	656	1	328
Total	9	4 592	6	3 608

\* Paris-Pontorson : un élément Régiolis circulant accouplé avec un élément Paris-Granville jusqu'à Folligny

On constate également sur cet axe, pour les retours, une offre en sièges inférieure de 21 % à celle du vendredi avec une saturation de la capacité des trains. Au départ de Granville, 1 330 usagers occupaient l'un des 2 952 sièges offerts (45 % des places).

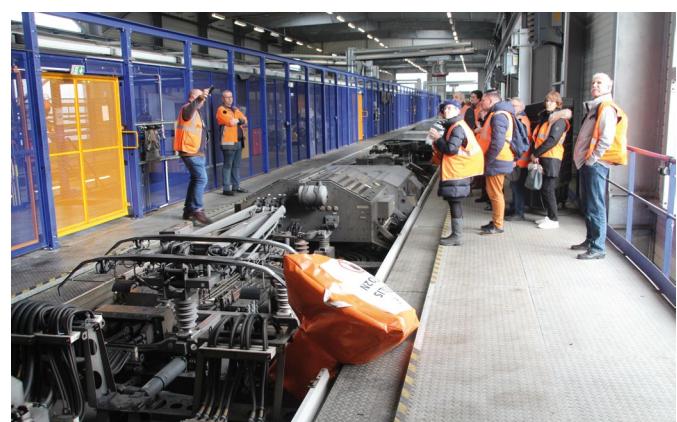
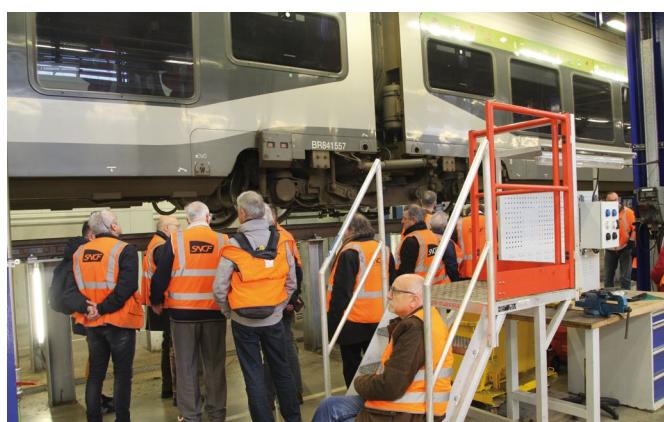
La même situation s'est reproduite pour le long week-end de l'Ascension.

Ces données démontrent l'insuffisance de l'offre ferroviaire normande au moment où la demande devient de plus en plus importante. Avec tous les trains affichant complets, combien d'usagers potentiels ne peuvent obtenir de place ? Quelle est la perte de recettes potentielles ? Combien d'usagers sont contraints de se tourner vers les cars « Macron » ou le covoiturage ?



Rame Omneo 2 TER 3308 vers Paris le 7 juillet 2024

# Les membres de l'ADPCR ont visité le technicentre de Granville (suite)



Association pour la défense et la promotion du Chemin de fer et de l'intermodalité dans l'ouest de la Région Normandie



adpcr

Hôtel de Ville - BP 330  
500010 Saint-Lô cedex

Adresse email : adpcr.saint-lo@orange.fr

Retrouvez toute notre actualité sur le site [www.adpcr.fr](http://www.adpcr.fr)