



adpcr
INFOS

la mobilité dans l'ouest
de la Normandie



N° 109
Août 2026



www.adpcr.fr

**Paris-Argentan-Granville :
des enjeux majeurs pour l'avenir**

ÉDITO

L'été est arrivé avant l'heure, avec des périodes caniculaires qui n'ont pas épargné la Normandie.

Ces événements, directement liés au réchauffement climatique, mettent à mal les infrastructures ferroviaires. Les travaux engagés pour la régénération de la ligne Paris-Caen-Cherbourg sont l'occasion de mettre notre réseau à niveau en l'adaptant au nouveau contexte météorologique (froid, chaleur, vent, inondations, sécheresses). Les usagers sont lassés de subir la suppression des trains à cause de la chute des arbres au moindre coup de vent. De même, les retards et suppressions de trains à cause des heurts d'animaux deviennent un véritable fléau : en 2025 ils ont représenté 18 % des retards de trains de voyageurs en Normandie.

Le premier enjeu pour nos lignes, c'est d'atteindre une garantie de la circulation des trains au même niveau que celle des lignes à grande vitesse.

Le réseau ferroviaire normand souffre de vétusté, avec des voies âgées, un système de signalisation et des passages à niveau fatigués trop souvent victimes de pannes. L'avenir de la ligne Paris-Argentan-Granville, considérée comme « une ligne de desserte fine du territoire » (en fait signifie « petite ligne secondaire ») est un sujet majeur tant les besoins financiers nécessaires à sa modernisation sont élevés et dépassent les capacités régionales. La Région a demandé à l'Etat de reclasser cet axe dans le réseau national structurant. L'ADPCR soutient cette demande avec force.

Avec le recul, on ne peut que se réjouir de la modernisation de la ligne Lison-Dol au cours des vingt dernières années, engagée par la Région Basse-Normandie à la suite des réflexions et mobilisations de l'ADPCR dont Guy Fontenelle a été la cheville ouvrière. Il reste quelques kilomètres de voie à renouveler entre Coutances et Quettreville-sur-Sienne dont les travaux sont programmés à court terme.

L'autre grand enjeu, c'est lutter contre le réchauffement climatique en diminuant nos émissions de gaz à effet de

serre par la réduction de notre consommation d'énergies fossiles. Les récents projets gouvernementaux n'intègrent que l'électrification des transports routiers. La Normandie est une région qui a une très importante production d'énergie électrique correspondant globalement à trois fois sa consommation. Paradoxalement, c'est l'une des régions où le réseau ferroviaire est le moins électrifié avec une part significative du trafic TER assuré en traction diesel. L'électrification des sections Elbeuf-Serquigny et Saint-Lô-Granville permettrait de constituer un grand axe transversal normand entièrement sous caténaires de Granville à Rouen.

Dans un contexte de demande croissante de transports publics comme alternative à la voiture, il est nécessaire de renforcer les dessertes ferroviaires et routières en améliorant l'amplitude horaire et les fréquences. Dans ce numéro, l'ADPCR vous présente des propositions et des perspectives d'avenir pour la ligne Paris-Argentan-Granville.

Projet porté par l'ADPCR depuis de nombreuses années, la gare de Folligny sera desservie par tous les trains Paris-Granville, dans les deux sens, dès le service annuel 2027. Et en 2028, ce sont les 4 A/R Caen<>Granville<>Rennes qui s'y arrêteront quotidiennement, selon un schéma proposé par l'ADPCR dès 2023 (*ADPCR Infos n°106 septembre 2023 Une grande dorsale normande : Rouen-Caen-Granville-Pontorson-Dol-Rennes*). Dans ce nouveau contexte, la décision de la suppression du distributeur de billets régionaux de la gare de Folligny est incompréhensible !

Paris-Caen-Cherbourg, Paris-Argentan-Granville / Pontorson, Rouen-Caen-Rennes sont des axes majeurs dont l'avenir dépendra des décisions d'aujourd'hui : à nous, à vous adhérents, à vous les élus de tous les territoires desservis d'exprimer nos attentes et nos besoins auprès des décideurs.

Pierre HAVARD et Daniel GRÉBOUVAL
Co-présidents de l'ADPCR



TER Rennes-Caen en gare d'Avranches

SOMMAIRE

Assemblée générale 2026	4
Dernière minute : Service Annuel 2027, des avancées et des reculs	11
Ligne Paris-Argentan-Granville : des enjeux majeurs pour l'avenir	12
Un challenge pour la gare de Folligny : bien accueillir les voyageurs	29
Une passerelle à réparer de toute urgence	32
Dégradation des conditions d'accueil en gare de Villedieu-les-Poêles	32



AGC de la ligne Caen-Granville-Rennes en gare de Granville



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, 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 4ème de couverture. Contactez-nous si nécessaire (adpcr.saint-lo@orange.fr).

Assemblée générale 2026



La 34^e assemblée générale de l'ADPCR s'est tenue à Saint-Lô en présence de 83 adhérents, présents ou représentés, soit un quorum de 30 % des 241 membres de l'association.

Accueil

En ouverture, Madame Emmanuelle Lejeune, maire de Saint-Lô, a souhaité la bienvenue aux participants. Elle a rappelé le rôle essentiel du transport ferroviaire et de l'intermodalité dans les déplacements du quotidien et leur contribution à la réduction de l'usage de l'automobile.

Le co-président Jean-Yves Colas a remercié la Ville de Saint-Lô pour son accueil, ainsi que Jérôme Virlovet, maire-adjoint et vice-président de Saint-Lô Agglo chargé des mobilités. Il a également salué la présence des nombreux adhérents, élus et partenaires, parmi lesquels Corinne Clément, maire-adjointe de Coutances et vice-présidente de Coutances Mer et Bocage, Catherine de la Hougue, vice-présidente de Coutances Mer et Bocage en charge des mobilités, ainsi que Jean-Philippe Martin, directeur de la ligne Paris-Granville pour SNCF Voyageurs.

Rapport moral : 35 ans d'engagement au service du rail

Un hommage a été rendu aux victimes des récents accidents ferroviaires en Espagne. Puis, suite au déraillement du train de fret Brittany Ferries à Carentan qui a fortement perturbé la circulation des trains dans le Nord-Cotentin, l'engagement des équipes de SNCF Réseau et de SNCF Voyageurs pour un retour à la normale dans les meilleurs délais a été salué.

L'année 2025 marque les 35 ans de l'ADPCR, créée à Saint-Lô afin de défendre la liaison Caen-Rennes. Le co-président Daniel Grébouval a rendu hommage aux

fondateurs de l'association, notamment Guy Fontenelle et François Digard, ancien maire de Saint-Lô et vice-président du Conseil régional, qui ont largement contribué à la modernisation de la ligne. Cet anniversaire a été l'occasion de mesurer le chemin parcouru et de rappeler les ambitions de l'association pour les années à venir.

Une offre ferroviaire normande qui progresse moins vite qu'ailleurs

Malgré la reprise des trains Intercités par la Région en 2020, l'offre ferroviaire TER n'a progressé que de 7,3 % entre 2019 et 2024 et demeure globalement stable depuis près de dix ans, contrairement à plusieurs régions voisines où l'offre TER augmente alors qu'elles bénéficient également des dessertes TGV ou Intercités.

La fréquentation a néanmoins progressé de 19 % sur la même période. Cette évolution masque toutefois une baisse de 12 % des abonnés, compensée par une hausse de 27 % des voyageurs occasionnels. Pour l'association, cette situation interroge, notamment après la suppression de l'abonnement hebdomadaire en Normandie.

Caen-Granville-Rennes : une dynamique encourageante

Après plusieurs années marquées par les travaux et les mouvements sociaux, l'offre a été renforcée entre Caen et Coutances et une desserte Caen-Granville a été créée. En contrepartie, la partie sud de la ligne a perdu un aller-retour quotidien, remplacé par une correspondance en autocar entre Granville et Rennes. Une

amélioration est toutefois intervenue dès 2023 avec le rétablissement de trains directs les vendredis et dimanches, principalement destinés aux étudiants.

Ces évolutions ont porté leurs fruits puisque la fréquentation de la ligne a progressé de 79 % depuis 2019, une performance nettement supérieure à la moyenne régionale.

Paris-Granville : une fréquentation en forte hausse

La ligne Paris-Granville n'a pas bénéficié d'une augmentation de son offre jusqu'à la fin de l'année 2024 et reste pénalisée par les nombreux chantiers programmés les week-ends. Malgré ces contraintes, la modernisation du matériel roulant, la création du technicentre de Granville, l'amélioration de la régularité, la présence d'équipes dédiées ainsi que le développement du train du Mont-Saint-Michel ont permis une hausse de fréquentation proche de 40 %.

Les gares de Granville (+90 %), Saint-Lô et Coutances (+38 %) figurent parmi les plus dynamiques de Normandie. À Pontorson, la fréquentation continue de progresser fortement grâce au train du Mont-Saint-Michel, même si le potentiel reste important au regard des 2,9 millions de visiteurs accueillis chaque année sur le site.



1983, Vire, train Granville-Paris 3074 Couplage X4900-X4790 BN

Les perspectives à l'horizon 2028

L'ouverture progressive à la concurrence constitue l'un des principaux enjeux des prochaines années. Le premier lot, centré sur l'étoile ferroviaire de Caen, sera exploité par RATP Dev à partir de l'été 2027, avec une nouvelle offre mise en œuvre en décembre de la même année.

Pour le territoire manchois, la Région prévoit notamment le maintien de 12 trains quotidiens entre Caen et Coutances, deux prolongements supplémentaires vers Rennes permettant d'atteindre quatre allers-retours quotidiens cadencés, ainsi qu'une prolongation supplémentaire jusqu'à Granville.

L'ADPCR restera particulièrement attentive à la qualité du service : ponctualité, accueil, présence des personnels, capacité des trains, gestion des perturbations et organisation des correspondances entre les différents opérateurs.

L'association se félicite également de la volonté de la Région de revoir les schémas de desserte afin d'amé-

liorer les correspondances dans les principaux nœuds ferroviaires normands, notamment à Caen, Rouen, Lisson, Folligny, Surdon, Mézidon et Argentan.



Rame Omneo et affluence en gare de Caen

Des enjeux majeurs pour les grandes lignes normandes

L'ADPCR réaffirme son soutien au développement de la liaison Paris-Cherbourg avec un train direct toutes les heures afin d'accompagner le développement économique du Nord-Cotentin. Elle estime qu'une multiplication des liaisons Paris-Cherbourg avec correspondance à Caen ne constituerait pas une solution attractive pour les voyageurs.

Concernant Paris-Granville, l'association plaide pour une desserte cadencée toutes les deux heures et pour une meilleure coordination avec les trains régionaux vers Rennes et le Mont-Saint-Michel.

Elle exprime également sa vigilance face aux besoins considérables de financement de l'infrastructure entre Dreux et Argentan, dont la modernisation dépasse désormais le milliard d'euros. Pour l'ADPCR, le maintien de la double voie constitue un enjeu essentiel pour l'avenir de cette liaison.

Train et vélo : accompagner les nouvelles mobilités

Le développement du cyclotourisme et des déplacements quotidiens à vélo entraîne une augmentation constante des besoins d'export des bicyclettes dans les trains. Si la réservation mise en place sur la liaison Caen-Rennes apporte une première réponse, l'ADPCR estime que seule une augmentation durable des capacités d'accueil permettra de répondre à cette évolution.

L'association souhaite également améliorer la lisibilité des équipements de stationnement vélo en gare et organisera en 2026 un atelier réunissant usagers, collectivités, associations cyclistes et opérateurs afin de faire émerger des solutions concrètes.

Une communication adaptée aux nouveaux usages

Enfin, l'ADPCR poursuit l'évolution de sa communication. Si le bulletin et le site internet demeurent ses principaux supports d'information, l'association renforce désormais sa présence sur les réseaux sociaux afin de toucher un public plus large.

Rapport d'activités 2025

Date	Objet
11/01/2025	Conseil d'administration
05/02/2025	Rencontre avec Granville Terre et Mer (GTM) pour préparation de l'assemblée générale
10/02/2025	Envoi mail sur Gare de PONTORSON - Liaisons avec le Pôle d'Echange Multimodal à H. Morin, Maire de Pontorson, EPIC MSM, SNCF Voyageurs, Réseau et Gares & Connexions
22/02/2025	Assemblée générale Saint-Pair-sur-Mer
25/02/2025	Envoi mail adhérents territoire Coutances Mer et Bocage (CMB) pour info sur le TAD Nomad
26/02/2025	Envoi statistiques gare de Pontorson à l'EPIC MSM
27/02/2025	Bilan du service Assist'en gare et perspectives
28/02/2025	Envoi à GTM de notre fichier de données transports en commun desservant la gare de Granville
01/03/2025	Distribution de flyers dans des commerces d'Avranches
07/03/2025	Réunion Information voyageurs en gare de Pontorson
14/03/2025	Groupe de travail relatif à l'information voyageurs lors de situations perturbées inopinées
15/03/2025	AG et CA FNAUT Normandie
17/03/2025	Réception courrier Gares & connexions au sujet du PEM de Pontorson
29/03/2025	AG et CA FNAUT Nationale
05/04/2025	Conseil d'administration
16/04/2025	Audition « Habitat, mobilités et transitions écologiques et énergétiques » Villedieu Intercom
09/05/2025	Inauguration du pôle d'échanges multimodal de Pontorson
13/05/2025	Visite du Technicentre de Quatre-Mares à Sotteville et de l'AGC rénové
19/05/2025	Inauguration des travaux de mise en accessibilité des quais de la gare de Granville
03/06/2025	Réunion sur la mise en place d'une tarification réduite de train entre Saint-Lô et Coutances
03/06/2025	Villedieu Intercom - Stratégie de revitalisation territoriale
18/06/2025	Temps d'échange avec M. Varin Pdt Villedieu Intercom
30/06/2025	Comité de concertation Vie des gares
08/08/2025	Courrier Pdt Morin et SNCF - Surcharge train 852623 Caen-Coutances le vendredi 1er août suite à capacité insuffisante - proposition pour le SA 2026
11/08/2025	Courrier Pdt Morin et SNCF - Propositions pour le Sud-Manche au SA 2027
05/09/2025	Forum des associations Pontorson
06/09/2025	Forum des associations Pontorson - Coutances - Saint-Lô
07/09/2025	Forum des associations Avranches
11/09/2025	Commission consultative des services publics locaux Agglo du Cotentin
23/09/2025	Comité des partenaires Communauté d'agglomération Mont-Saint-Michel Normandie
30/09/2025	Comité local pour l'emploi Sud-Manche Volet mobilités
07/10/2025	Envoi communiqué de presse sur l'ouverture à la concurrence
09/10/2025	Transmission de statistiques sur l'emport des vélos sur les trains Paris-Pontorson à la Véloscénie
28/10/2025	Réunion sur les besoins infrastructures Normandie Ouest avec la Fnaut Normandie
06/11/2025	Conférence d'axe Normandie-Sud
08/11/2025	Conseil d'administration
28/11/2025	Commission Communication
8-9/12/2025	Atelier des Territoires Local - Pontorson, Beauvoir, Le Mont-Saint-Michel
17/12/2025	Rencontre avec M. MARTIN Directeur de la ligne Paris-Granville

Compte d'exploitation 2025

CHARGES 2025

Achats	291,79 €
Achats matières et fournitures	291 79 €
Autres achats	0,00 €
Services extérieurs	193,60 €
Assurances	193,60 €
Site internet	0,00 €
Autres services extérieurs	8 802,66 €
Publications, bulletin et diffusion	3 621,93 €
Frais déplacements	4 264,04 €
Frais postaux et télécommunications	651,82 €
Frais bancaires	6,66 €
Cotisation et adhésions	50,00 €
Frais réception	208,21 €
Autres charges de gestion courante	50,00 €
Charges diverses de gestion courante	50,00 €
Total charges directes 2025	9 338,05 €

Emplois des contributions volontaires en nature	26 110,00 €
Personnels bénévoles	26 110,00 €

Total charges 2025	35 448,05 €
---------------------------	--------------------

PRODUITS 2025

Subventions d'exploitation	5 706,00 €
Subventions des collectivités publiques	5 706,00 €
Autres produits de gestion courante	3 342,00 €
Cotisations Adhérents individuels	3 342,00 €
Produits financiers	434,50 €
Total produits directs 2025	9 482,50 €

Contributions volontaires en nature	26 110,00 €
Bénévolat	26 110,00 €

Total produits 2025	35 592,50 €
----------------------------	--------------------

Résultat d'exercice 2025	144,45 €
---------------------------------	-----------------

Adopté à l'unanimité

Évaluation du bénévolat 2025

SMIC Chargé 2025 : 1865 € x 12 mois = 22 378 €

Évaluation taux horaire à 1,5 SMIC

Activités bénévoles : 1250 h / 1607 h x 1,5 x 22 378 € = 26 110 €

Budget 2026

CHARGES 2026

Achats	750,00 €
Achats matières et fournitures	700,00 €
Autres achats	50,00 €
Services extérieurs	700,00 €
Assurances	200,00 €
Hébergement site internet	500,00 €
Autres services extérieurs	9 250,00 €
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 €
Total charges directes 2026	10 700,00 €
Emplois des contributions volontaires en nature	20 000,00 €
Personnels bénévoles	20 000,00 €
Total charges 2026	30 700,00 €

PRODUITS 2026

Vente de prestation de service	500,00 €
Repas assemblée générale	500,00 €
Subventions d'exploitation	6 500,00 €
Subventions collectivités publiques	6 500,00 €
Autres produits de gestion courante	3 200,00 €
Cotisations	3 200,00 €
Produits financiers	500,00 €
Total produits directs 2026	10 700,00 €
Contributions volontaires en nature	20 000,00 €
Bénévolat	20 000,00 €
Total produits 2026	30 700,00 €

Adopté à l'unanimité

Renouvellement du conseil d'administration

Ont été élus à l'unanimité :

- 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-Lô (50)
- Xavier JACQUET - Tourneville-sur-mer (50)
- Gérard JOLIF - Pontorson (50)
- Véronique LE PRIEUR - Saint-Lô (50)
- Patrick MOREL - Urville (14)
- Philippe VILLEROY - Saint-Lô (50)

À la suite de cette assemblée générale, le conseil d'administration, lors de sa réunion du 19 février 2026, a élu le bureau suivant :

- Co-présidents : Daniel GREBOUVAL, Pierre HAVARD
- Secrétaire : Jean-Yves COLAS
- Secrétaire-adjointe : Véronique LE PRIEUR
- Trésorier : Xavier BRIOT
- Trésorière-adjointe : Véronique LE PRIEUR



Gare de Saint-Lô, train à destination de Coutances, le 16 mai 2023

35 ans de réflexion et d'action de l'ADPCR ont permis d'obtenir :

- L'abandon du projet de fermeture de Coutances-Dol et sa modernisation pour un renouveau.
- L'amélioration de la fréquence de la desserte Caen-Saint-Lô-Coutances.
- Le maintien de la gare de Lison comme gare de correspondance, même si l'ADPCR regrette la suppression de l'agent d'escale.
- La Ligne Baie Granville <> Saint Malo, une liaison estivale qui avait trouvé son public, abandonnée suite au désengagement financier de la Région Bretagne.
- La desserte Caen - Coutances - Granville - Rennes via le raccordement de Folligny (2018) : Granville et son bassin de vie de 50 000 habitants reliés à Caen et à Rennes. Malgré l'allongement du temps de parcours (30 mn) la fréquentation a augmenté.
- La desserte Paris Mont-Saint-Michel Train + car en correspondance à Villedieu et le train du Mont-Saint-Michel à partir de 2020 : Un succès régional, une fréquentation en hausse, une période de circulation élargie tous les jours du printemps à l'automne et tous les week-ends toute l'année

- L'arrêt de tous les trains Paris <> Granville à Folligny (SA 2027), pour décongestionner le stationnement aux abords de la gare de Granville.
- Le projet de desserte Caen <> Rennes 4 A/R (SA 2028) : desserte articulée avec Caen <> Rouen pour constituer une grande transversale normande. Nécessité d'établir de bonnes correspondances à Lison pour constituer une offre Cherbourg <> Rennes.

Les dossiers en cours sur lesquels l'ADPCR est mobilisée pour préparer l'avenir :

- Compléter la desserte Paris <> Cherbourg, par trains directs pour atteindre le cadencement à l'heure : c'est un élément déterminant pour l'attractivité du Nord-Cotentin.

En compensant l'absence de la grande vitesse par la fréquence.
- Améliorer la robustesse de la desserte Paris-Caen-Cherbourg en clôturant la ligne et en supprimant tous les arbres qui risquent de tomber sur la voie bloquant le trafic ferroviaire.
- Développer l'offre sur Paris <> Argentan <> Granville : Trains en journée cadencés aux 2 heures pour

accompagner la croissance dynamique de la fréquentation. (voir le dossier complet dans ce numéro)

- Développer les relations Paris-Mont-Saint-Michel en organisant les correspondances à Folligny entre les trains Paris <> Granville et les trains Caen <> Rennes et/ou des navettes complémentaires Granville <> Pontorson ou Dol-de-Bretagne. Il existe un fort potentiel de clientèle et cela s'intègre dans la politique régionale « La Normandie sans ma voiture ».
- Développer l'offre entre Coutances, Saint-Lô et Caen au-delà de 2028 pour répondre à l'évolution de la demande.
- Programmer des investissements dans la modernisation de l'infrastructure pour développer l'offre (Points de croisement, remise à double voie de l'entrée de la gare de Granville, renouvellement de voies sur Paris-Cherbourg, renouvellement des installations entre Surdon et Dreux etc...).

- Simplifier la tarification régionale où coexistent deux systèmes qui compliquent l'usage du train et renchérissent tous les trajets avec correspondance(s).
- Développer l'intermodalité : trains, autocars interurbains, transports urbains, modes doux (piétons, vélos) en organisant les correspondances et en introduisant une billetterie intégrée.
- Soutenir et promouvoir le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) notamment la section Paris <> Mantes : infrastructure essentielle pour séparer les trains du RER E et les trains normands et permettre de développer l'offre entre la Normandie et l'Île-de-France.
- Veiller à la qualité du service de substitution mis en place pendant les 3 mois d'interruption liés aux travaux du remblai d'Apremont durant l'été 2030 (ligne Paris-Caen-Cherbourg).

Les contraintes qui s'imposent pour augmenter les fréquences

Section de ligne	Temps trajet	Infrastructure actuelle	Nécessité de construire un évitement pour croisement	Incompatibilité
Saint-Lô-Coutances	20 mn	Cadencement 1 h	Cadencement 30 mn	
Saint-Lô-Lison	13 mn	Cadencement 30 mn		Si arrêt à Pont-Hébert Saint-Lô<>Lison + de 15 mn
Saint-Lô-Lison avec arrêt à Pont-Hébert	16 mn	Cadencement 1 h	Cadencement 30 mn	
Coutances-Granville	32 mn	Cadencement 2 h	Cadencement 1 h	Arrêt à Cérences

Monsieur Jérôme Virlovet, Vice-président de Saint-Lô Agglo en charge des mobilités, a salué les 35 années d'engagement de l'ADPCR, dont l'expertise est aujourd'hui reconnue par les collectivités et la Région Normandie. Il a rappelé que Saint-Lô Agglo consacre chaque année près de 8 millions d'euros au développement de son réseau de mobilités, dont un tiers est financé par le versement mobilité des entreprises. Les recettes de billetterie représentent environ 500 000 euros par an, tandis que la gratuité des bus le samedi est maintenue afin d'encourager l'usage des transports collectifs.

Il a présenté les principales composantes du réseau **SLAM**, qui associe lignes urbaines, transport à la demande, covoiturage, location de vélos à assistance électrique et transport scolaire. Les trois lignes régulières desservent Saint-Lô, Agneaux et Saint-Georges-Montcocq avec des correspondances organisées autour de la gare ferroviaire. Le service de transport à la demande couvre l'ensemble du territoire et complète cette offre, tandis que la plateforme de covoiturage connaît une progression régulière depuis son lancement en 2021.

Plusieurs projets structurants sont également engagés, notamment la création d'un pôle d'échanges multimo-

dal et d'une Maison des mobilités à la gare de Saint-Lô, où pourrait être installé un guichet unique regroupant l'ensemble des services de mobilité de l'agglomération. Ces aménagements s'inscrivent dans une démarche plus globale visant à renforcer l'intermodalité et à accompagner les entreprises dans la mise en œuvre de leurs plans de mobilité.

Jean-Philippe Martin, directeur de la ligne SNCF Paris-Granville, a dressé un bilan encourageant de l'exploitation ferroviaire. En Normandie, la satisfaction des voyageurs atteint désormais **95,5 %**, en progression par rapport à l'année précédente. La ponctualité reste également à un niveau élevé, avec **91,7 % des trains arrivant à moins de cinq minutes de l'horaire prévu**, toutes causes confondues. Il a confirmé qu'à compter du **service annuel 2027**, l'ensemble des trains Paris-Granville marquera un arrêt à **Folligny**. Cette évolution répond à une demande portée de longue date par l'ADPCR et Granville Terre et Mer afin de renforcer le rôle de cette gare et de limiter la saturation du stationnement à Granville. Cette nouvelle desserte sera mise en œuvre à titre expérimental pour une durée de trois ans. Son maintien dépendra de la fréquentation enregistrée durant cette période.

Dernière minute : Service Annuel 2027, des avancées et des reculs



Gare de Caen, trains Caen-Granville et Caen-Rouen en correspondance

Le projet de service annuel 2027 apporte des améliorations, du lundi au vendredi, pour l'organisation des correspondances à Caen (et Lison) entre les trains Paris-Caen-Cherbourg, Caen-Saint-Lô-Coutances-Granville et Caen-Rouen. Ce n'est malheureusement pas le cas du week-end où les relations Paris-Centre-Manche sont dégradées à cause d'un cadencement incohérent entre les Paris-Cherbourg et les Caen-Coutances-Granville. L'ADPCR a également souligné le mauvais cadencement des trains entre Caen et Cherbourg qui ne permet pas la relation Cherbourg<>Centre-Manche<>Baie du Mont-St-Michel<>Rennes avec des correspondances inexistantes à Lison avec les Caen <> Rennes.

L'ADPCR a demandé des correctifs pour améliorer la situation et mieux valoriser les moyens engagés. Toutefois, nous tenons à rappeler que **ces demandes ne valent que pour le SA 2027.**

L'ADPCR défend le principe d'une desserte Paris-Caen-Cherbourg cadencée à l'heure, seule solution permettant de systématiser les correspondances à Caen et à Lison, dans les deux sens. Cette desserte serait un plus pour l'attractivité de Caen (trains sans arrêts de Caen à Paris) et du Nord-Cotentin compte tenu des projets industriels de la presqu'île normande. Les TER complémentaires Caen <> Cherbourg doivent conserver un rôle de renforcement de desserte en heures de pointe.



Gare de Lison, nécessité d'y organiser les correspondances

Ligne Paris-Argentan-Granville : des enjeux majeurs pour l'avenir



AGC et Régional en gare de Granville

Préambule

La Région Normandie a publié un avis d'information préalable au Journal officiel de l'Union Européenne concernant l'appel d'offres pour l'exploitation du lot « Ligne Paris-Granville ». Nous attendons que dans ce cadre soit amplifiée la dynamique de cette artère présentant de réelles potentialités de développement comme en atteste l'évolution de sa fréquentation dans les dernières années.

En amont des étapes qui vont être engagées, l'ADPCR et la FNAUT Normandie synthétisent dans cette note les attentes des usagers et des territoires concernant la future desserte.

Cet axe revêt une importance capitale pour l'attractivité du sud de la Normandie, dans un contexte géographique où la desserte ferroviaire reste très compétitive face à l'alternative routière.

Cette ligne a toujours souffert d'une desserte modeste. Les décisions prises par le conseil régional de la Région Basse-Normandie ont toutefois permis des évolutions qualitatives qui se traduisent par une forte dynamique de la fréquentation. Compte tenu des enjeux climatiques et du report modal nécessaire de la route vers le ferroviaire, compte tenu de l'attractivité des territoires desservis, cette ligne a un très bon potentiel de développement.

1 - Rappel historique : les évolutions depuis 50 ans

La ligne Paris-Argentan-Granville a eu, durant plusieurs décennies, une desserte peu développée, restée long-

temps limitée à trois allers et retours en semaine. La ligne avait une image dégradée auprès des voyageurs.

La fréquentation de l'axe restait faible : sa croissance a été de + 15 % entre 1973 et 1980, à comparer aux + 26 % sur les trains Rapides et Express de la SNCF. Le trafic des vendredis et dimanches représentait le triple de celui d'un mardi ou mercredi.

1.1 - La convention de 1979 : les autorails « Etablissement Public Régional » ⁽¹⁾

Devant la nécessité d'améliorer la situation, des études ont été conduites à partir de 1977 pour définir un schéma de desserte future.



1983, Cerisy Belle Etoile, Train Granville-Paris rame tractée

Une convention a été signée entre l'Etablissement Public Régional de Basse-Normandie et la SNCF le 23 octobre 1979 prévoyant le versement d'une subvention de 30 millions de francs à la SNCF pour l'acquisition de sept éléments automoteurs (X 4790, motrice +

remorque, capacité 115 places assises dont 5 strapons-tins, puissance 440 KW, vitesse limite 140 km/h) dont la commande a été passée fin 1979.



1983, Vire, train Granville-Paris 3074 Couplage X4900-X4790 BN

La SNCF s'engageait à :

- Créer un 4e aller-retour quotidien en semaine entre Paris et Granville
- Assurer en service de base 3 AR sur 4 avec le nouveau matériel
- Accélérer les trains, Paris-Granville en 3h23 avec 7 arrêts (gain 20 mn)
- Créer 3 relations directes Paris<>Alençon
- Prendre en charge le risque commercial de l'opération

Les résultats sur la fréquentation ont été positifs, avec 15 % de voyageurs en plus dès les premiers mois.



1983, train Granville-Paris X4790 entre Villedieu et Saint-Sever

Assez rapidement, ces nouveaux matériels se sont révélés bruyants et de capacité insuffisante. La première convention TER de 1987 a organisé le transfert de ces autorails au parc TER et la desserte a été, dès lors, assurée par des rames Corail, de 6 à 11 voitures, matériel libéré par le développement de l'offre TGV.

1.2 - La convention de 1994 : la modernisation de la ligne et l'acquisition d'un nouveau matériel ⁽²⁾

Dès le début 1992, la Région Basse-Normandie a souhaité une nouvelle fois moderniser la radiale Paris-Granville et a voté le financement d'une étude (11 millions F). Le programme de modernisation a été décidé et inscrit au CPER 1994-1999, a fait l'objet d'une première

convention en juin 1994. Les travaux comprenaient la mise à voie unique partielle entre Argentan et Granville (sections Argentan-Briouze 29 km, Flers-Viessoix 18 km, Vire-Granville 56 km), la modernisation de la signalisation (BAPR) et le relèvement de la vitesse. Une deuxième convention a été signée le 24 septembre 1996 entre la Région Haute-Normandie et la SNCF pour la modernisation du tronçon Dreux-L'Aigle.

Les travaux d'infrastructure ont été réalisés de 1996 à 1999. Le relèvement de la vitesse jusqu'à 160 km/h a permis d'atteindre un temps de trajet de 3 heures entre Paris et Granville.

Cette convention comportait également un volet matériel roulant avec la commande de 15 autorails Alstom X 72500 tricaisses, financés à 83 % par la Région Basse-Normandie.



Croisement gare de Villedieu, le 27 mai 2011

La forte volonté de la Région d'électrifier la ligne n'a pas abouti.

La convention ne prévoyait pas de clause pour l'exploitation de la ligne qui restait complètement de la responsabilité de la SNCF.

A partir de la mi-1999 les nouveaux automoteurs X 72500 (3 caisses, 220 places) construits par Alstom ont pris progressivement en charge la desserte ⁽³⁾. Un cinquième aller-retour a été créé en semaine au début des années 2000.



La Bazoque, X 72500 Paris-Granville, le 23 mars 2014

Sources : ⁽²⁾ La Vie du Rail n°2398 du 2 juin 1993

⁽³⁾ La Vie du Rail n°2696, 12 mai 1999

Montant des investissements et participations financières

	Modernisation de l'infrastructure		Acquisition de matériel roulant 15 TER X 72500 tricaisses	Total	Répartition
Millions de francs	Convention 1994 L'Aigle-Granville	Convention 1996 Dreux-L'Aigle			
Région Basse-Normandie	508,00	85,00	412,80	1 005,80	
Région Haute-Normandie		30,00		30,00	
Département de l'Orne	78,00			78,00	
Département de la Manche	51,00			51,00	
Département du Calvados	21,00			21,00	
SNCF	124,00		81,00	205,00	
Total	782,00	115,00	493,80	1 390,80	
Total infrastructure				897,00	
Total matériel roulant				493,80	
Millions € courants 2025					
Total par convention	195,10	27,70	123,20	346,00	
Total infrastructure				222,80	
Total matériel roulant				123,20	
Région Basse-Normandie	126,80	20,40	103,00	250,20	
Région Haute-Normandie		7,30		7,30	
Total Région Normandie	126,80	27,70	103,00	257,50	74,50%
Départements 61, 50, 14	37,50			37,50	10,80%
SNCF	30,90		20,20	51,10	14,70%

Le tableau ci-dessus montre le fort engagement de la Région Basse-Normandie pour ce projet de modernisation de la ligne Paris-Granville (250 millions d'€ 2025 sur un total de 346 Millions €).



Gare de Verneuil-sur-Avre, train Paris-Granville assuré par un couplage de X 72500

Toutefois, les 19 automoteurs X 72500 (15 de la convention d'origine + 4 achats à la Région Champagne-Ardenne) se sont révélés très bruyants et présentaient un faible niveau de fiabilité. Les retards et les pannes ont terni l'image de la ligne Paris-Granville auprès des usagers, situation très dommageable compte tenu des investissements importants portés par les collectivités locales, majoritairement la région Basse-Normandie.

1.3 - Une nouvelle convention entre région Basse-Normandie et l'Etat en 2010 ⁽⁴⁾

Afin de remédier aux dysfonctionnements du matériel roulant, la Région Basse-Normandie a une nouvelle fois décidé de réinvestir pour assurer l'avenir d'une ligne essentielle pour les territoires desservis, en remplaçant les X 72500 défectueux et peu appréciés.

En 2010, la région Basse-Normandie et l'Etat ont signé une convention qui prévoyait :

- Le financement par la région Basse-Normandie de l'achat de 15 trains Régiolis bimodes (6 caisses, 328 places) produits par Alstom (148 Millions €) et la construction d'un atelier de maintenance à Granville pour ce nouveau parc matériel (22 millions €). Cet investissement représente 217 millions d'€ 2025, 189 millions pour les trains et 28 millions pour l'atelier.
- L'engagement de l'Etat, autorité organisatrice des « Trains d'Equilibre du Territoire » depuis le 1er janvier 2011, à prendre en charge le déficit de l'exploitation de la ligne jusqu'en 2030.

Les premiers Régiolis ont été mis en service au printemps 2014, prenant la relève des X 72500 défectueux.

Source : ⁽⁴⁾ La Vie du Rail n°3450 du 15 janvier 2014



*Atelier de maintenance de Granville.
Ancien et nouveau matériel, le 7 juin 2015*



Train Régiolis en gare d'Argentan le 1^{er} avril 2025

Il a été mis fin à cette convention au 31 décembre 2019 par le protocole signé le 25 avril 2016 au Mont-Saint-Michel entre le Premier Ministre, le Secrétaire d'Etat chargé des Transports et le Président de la Région Normandie pour la prise de gouvernance des trains Intercités par la Région et le financement par l'Etat des 40 trains Omneo pour les radiales Paris-Rouen-Le Havre et Paris-Caen-Cherbourg/Trouville-Deauville. Par ce protocole, la Région Normandie a pris en charge la gestion de la ligne Paris-Granville et son déficit d'exploitation à partir du 1^{er} janvier 2020.



Gare de Surdon, train Paris-Granville, le 1^{er} avril 2025



Les rames Régiolis en provenance de Pontorson-Mont-Saint-Michel et de Granville viennent d'être accouplées en UM avant de repartir vers Paris.

2 - Évolution de l'offre depuis 2015

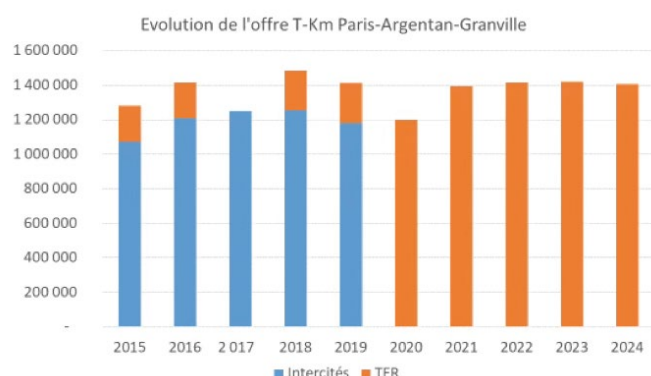
2.1 - Evolution de l'offre T-Km

Aucune amélioration de l'offre n'est intervenue depuis le début des années 2000 lors de la création du 5e A/R en semaine. Le graphique ci-après montre une grande stabilité entre 2021 et 2024. Proposée depuis de nombreuses années par l'ADPCR, la desserte de Pontorson-Mont-Saint-Michel par un train direct est mise en place en 2020.



Nombreux passagers en gare de Pontorson en direction de Paris

En 2025 il y a eu l'ajout, marginal mais opportun, de deux trains hebdomadaires avec l'ouverture commerciale de deux ex-circulations à vide Granville-Paris le vendredi à mi-journée et Paris-Granville le lundi matin.

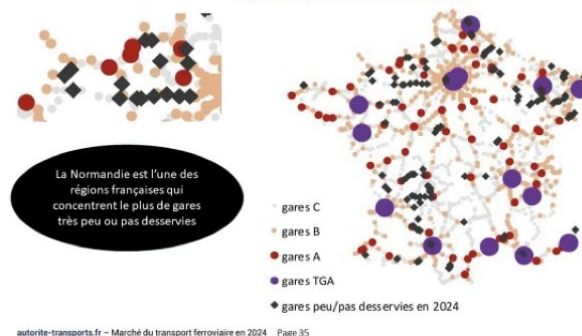


Sources : Rapports TER Basse-Normandie et Normandie, Rapports Trains d'équilibre du territoire (2015 à 2019)

2-2 - Les gares peu ou pas desservies en 2024

La ligne Paris-Granville et notamment la section Dreux-Argentan concentre une forte proportion de gares peu ou pas desservies. Cette situation particulière constitue une certaine forme d'abandon des territoires traversés. Les faibles fréquentations de certaines gares (ex Sainte-Gauburge) sont liées en partie à l'extrême faiblesse de la desserte.

Figure 7.1 - Classification 2023-2025 des gares et gares très peu/pas desservies en 2024



autorité-transport.fr - Marché du transport ferroviaire en 2024 Page 35

3 - Évolution de la fréquentation

3.1 - Évolution de la fréquentation (voyageurs-Km)

Estimée à 80 millions de voyageurs-km en 1992 (Source : La Vie du Rail 2398 du 2 juin 1993), la fréquentation a atteint 280 millions de V-Km en 2023, soit plus 350 %, malgré les très nombreux week-ends de travaux qui bloquent la circulation des trains.

Cette progression de la fréquentation résulte des améliorations qualitatives intervenues (Trains Régiolis, maintenance assurée à Granville, directeur de ligne et personnels dédiés, amélioration de la régularité, retour de l'accès à Paris-Montparnasse 1, train direct vers Pontorson Mont-Saint-Michel, les deux derniers points acquis de la Région Normandie). Cette augmentation de la fréquentation a été de + 28,7 % entre 2019 et 2024, très supérieure à celle de la moyenne régionale. (La baisse constatée en 2024 résulte des nombreux week-ends de travaux).



Le train Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel arrive en gare d'Avranches

Le volontarisme des élus régionaux et les actions engagées au cours des dernières décennies ont permis de dynamiser la fréquentation d'une artère qui a longtemps végété.

Il est même certain, sans que l'on puisse le quantifier, que la fréquentation est limitée lors des pointes hebdomadaires par l'offre en sièges insuffisante par rapport à la demande, et régulée par l'instauration de la réservation obligatoire (cf § 3.3).



Sources : Rapports d'activités TER Normandie (2016 à 2024) et Rapport Trains d'équilibre du territoire (2016 à 2019)

Ce niveau de fréquentation conserve de très larges marges de progression : l'amélioration des fréquences et la qualité des services (exemple wifi à bord) ne peuvent que dynamiser la fréquentation. Le renforcement du service le week-end serait particulièrement opportun, de même que l'optimisation des correspondances à Surdon (Relations Paris-Alençon) et à Folligny (Relations Paris-Pontorson). L'observation des grilles horaires actuelles montrent l'absence totale de cohérence dans la construction des différentes grilles, ligne par ligne, qui rend les occurrences de correspondances très rares, limitant d'autant le recours au train.

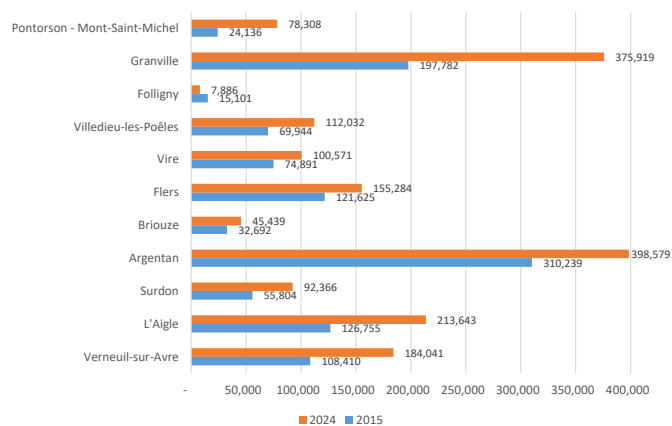


Gare de Pontorson, départ pour Paris

3.2 - Évolution de la fréquentation des gares

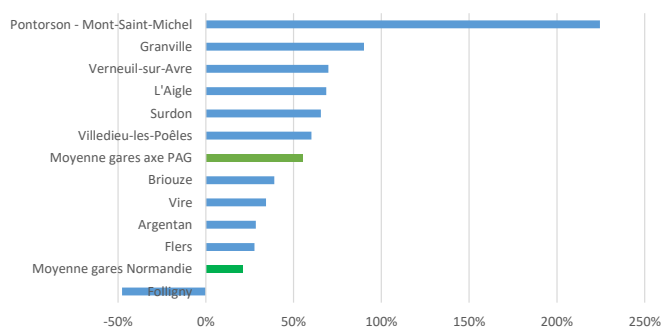
Cette donnée est convergente avec la fréquentation des gares de l'axe dont la croissance de 55 % est très supérieure à la moyenne régionale des gares normandes, 21 % entre 2015 et 2024

Evolution de la fréquentation des gares 2015-2024



Source : Data SNCF Fréquentation des gares

Evolution de la fréquentation des gares 2015-2024

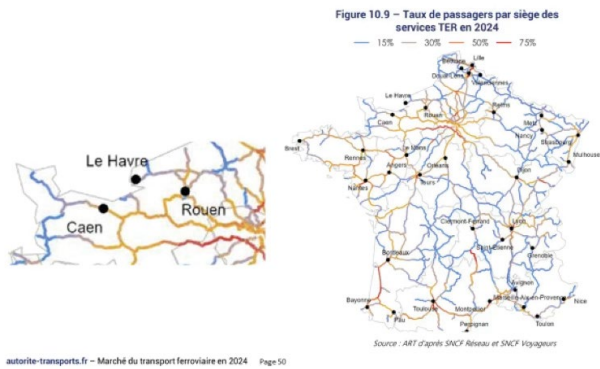


Arrivée du train de Paris à Granville

3.3 - Un taux d'occupation des trains très élevé

La situation actuelle avec les nombreux trains complets durant les week-ends démontre que l'offre ne répond pas à la demande potentielle. Un récent document publié par l'Autorité de Régulation des Transports prouve que la section Paris<>Argentan figure parmi les lignes nationales où l'occupation moyenne des trains est supérieure à 75 %, situation à relier à une offre insuffisante. La régulation de l'occupation par la réservation obligatoire évite les sur-occupations et préserve le confort des voyageurs mais bloque la fréquentation globale en refusant des voyageurs potentiels dont on peut faire l'hypothèse qu'ils sont nombreux en période de pointe.

Taux de passagers par siège des services TER en 2024



Source : ART

4 - Résultats économiques 2024

Les données disponibles dans le rapport d'activité TER Normandie 2024 élaboré par l'opérateur SNCF Voyageurs, rendent possible de calculer différents ratios permettant de situer la ligne Paris-Granville dans l'ensemble régional. (Voir tableau ci-dessous).

La ligne Paris-Argentan-Granville, avec 1 405 837 T-Km circulés en 2024 représente 9,2 % de l'activité totale du TER Normandie.

Sa fréquentation 269,5 millions de V-Km représente 9,6 % de la fréquentation totale du TER Normandie.

A défaut d'avoir la donnée précise, en appliquant à cette ligne le coût de production moyen du T-km, 31,14 €, et compte tenu des recettes commerciales de la ligne, le ratio recettes/dépense est de 60 %, au même niveau que la moyenne du TER Normandie. Ce ratio, comparé à celui des lignes intra et interrégionales (hors lignes Paris-Normandie) 18 %, se situe à un très bon niveau pour une ligne TER.

(Il est facile de constater que, avec une recette commerciale moyenne de 10 centimes d'€ par Voyageur-Km, il faut 310 voyageurs payant à bord pour équilibrer le coût de production à 31 € du T-Km).

Ce résultat sur Paris-Granville est acquis malgré des recettes commerciales limitées par les nombreux week-ends de travaux et la faible capacité des trains qui ne répond pas à la demande lors des week-ends.

L'emport moyen des lignes Paris <> Normandie est de 253 voyageurs par Km, avec des trains majoritairement assurés par des rames Omneo de 505 places (1010 en

unités multiples). Le résultat sur Paris-Granville (192 voyageurs par Km) est atteint avec des rames de 328 places (656 sièges pour les trains en unités multiples).

Les exemples d'ouvertures à la concurrence du TER montrent que le prix de revient moyen du T-Km produit peut baisser de manière très significative.

« Près de 20 % de l'offre nationale a fait ou fait l'objet d'une procédure d'attribution concurrentielle. Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) annoncent des hausses d'offre de +30 à +100 % à coûts identiques voire en baisse, assorties d'exigences de qualité renforcées » précise l'Autorité de Régulation des Transports dans son rapport Étude sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs et de fret 2026 (juin 2026).

L'ouverture à la concurrence va constituer une opportunité pour l'avenir de la ligne Paris-Granville, en permettant d'obtenir une offre plus étoffée (cf nos propositions de grilles horaires) pour le même montant qu'actuellement du fait de la baisse du coût de revient du Train-Km unitaire. Cette offre augmentée se traduira par une meilleure fréquentation et donc davantage de recettes commerciales. Le cercle vertueux enclenché sera bénéfique pour les territoires desservis et les usagers.

5 - Les éléments clés pour le cahier des charges de l'ouverture à la concurrence de Paris-Argentan-Granville : les attendus de l'ADPCR et la FNAUT Normandie pour l'avenir

5.1 - Un cadencement minimal aux deux heures

Dans le cadre d'un renfort indispensable de l'offre régionale normande, et avec un objectif d'équité territoriale il serait nécessaire d'atteindre un **cadencement minimal aux deux heures** en journée entre Paris et Granville et une augmentation de la desserte durant les week-ends et la saison estivale. Le cadencement aux deux heures permet notamment la compatibilité avec celui des autres lignes pour l'organisation des correspondances (Surdon, Folligny et Granville). Toutefois, le premier départ de Paris le matin et le dernier du soir de Granville devraient être maintenus dans leur sillon actuel pour conserver l'attractivité de la desserte du Mont-Saint-Michel (voir § 8.2).

	Offre T-Km circulé	Fréquentation V-Km	Recettes commerciales	Voyageurs /Km	Recette €/T-Km	Recette €/100 V-Km	Coût moyen du T-Km circulé	Charges ligne (T-Km X Coût moyen T-Km)	R/D	Contribution CRN (charges-recettes)	Contribution régionale /100 V-Km	Contribution régionale /T-Km
TER Normandie	15 223 624	2 804 000 000	277 400 000 €	184,2	17,9 €	9,9 €	31,14 €	474 063 651 €	59 %	196 663 651 €	7,0 €	12,9 €
Lignes Paris-Normandie	9 485 070	2 396 506 000	244 446 000 €	252,7	25,4 €	10,2 €	31,14 €	295 365 080 €	83 %	50 919 080 €	2,1 €	5,4 €
Autres lignes régionales et interrégionales	5 738 554	407 494 000	32 954 000 €	71,0	5,6 €	8,1 €	31,14 €	178 698 572 €	18 %	145 744 572 €	35,8 €	25,4 €
Paris-Argentan-Granville	1 405 837	269 472 000	26 113 000 €	191,7	18,4 €	9,7 €	31,14 €	43 777 764 €	60 %	17 664 764 €	6,6 €	12,6 €



Cerisy km 48,8 TER 3420, le 25 juillet 2024

5.2 - Le développement de l'offre domicile/travail

Il conviendrait également de développer, en complément, l'offre domicile-travail/études :

- Entre Paris et Argentan et/ou L'Aigle : La faiblesse actuelle de la desserte de cet axe du sud de l'Eure est flagrante, comparativement à celle des lignes encadrantes (Paris<>Evreux et Paris<>Chartres<>Le Mans).
- Entre Granville et Argentan où aucune desserte de proximité n'existe, ne laissant que l'option « voiture » sur cette partie du territoire régional. Ces trains répondraient entre autre à la demande de Villedieu Intercom, des habitants et de la commune de Noues-de-Sienne.

Le développement de l'offre est aussi une nécessité, pour occuper (ou récupérer) les sillons « normands » en heure de pointe entre Dreux et Paris, très convoités par la Région Île-de-France.

5.3 - Les points déterminants pour l'attractivité de la ligne

Plusieurs points nous paraissent essentiels pour le développement de l'attractivité de cette ligne :

- **Les départs et arrivées généralisés à Paris-Montparnasse 1.**
- **Le développement de l'accès à la Baie du Mont-Saint-Michel par :**
 - L'extension de l'offre directe Paris<>Folligny<>Avranches<>Pontorson-Mont-Saint-Michel, dont le succès est réel.
 - L'organisation des correspondances à Folligny avec les trains Caen-Granville-Rennes et/ou des navettes Granville-Dol ou Rennes pour assurer avec plusieurs trains Paris<>Granville une desserte entre Paris, Avranches et Pontorson-Le Mont-Saint-Michel.
 - L'extension de l'arrêt en gare de Versailles-Chantiers afin de créer une nouvelle dynamique entre deux pôles touristiques majeurs.



Pontorson, des touristes en provenance du Mont-Saint-Michel



Deux trains Régional normands en gare de Paris-Montparnasse

Dans cette perspective, il conviendrait d'améliorer l'accueil des touristes en gare de Pontorson (ouverture du hall de la gare, abris de quai à rénover rapidement, accueil, accès facilité à la navette vers le Mont-Saint-Michel par un passage direct entre le quai et le pôle multimodal ainsi que des délais optimisés de correspondance train<>navette).

- **Le développement de la relation Paris<>Alençon via Surdon**, avec :

- La création de **relations directes Paris<>Alençon** par coupe-accroche d'une partie de train à Surdon.
- L'organisation des correspondances à Surdon en articulant les sillons Caen<>Alençon et Paris<>Granville. La demande locale est très forte d'avoir des relations en totalité par trains plutôt que des correspondances par autocars entre Surdon et Alençon.

- **La pérennisation de l'arrêt de tous les trains à Folligny**, pôle multimodal du Pays Granvillais, évitant la saturation des accès à la gare de Granville. Cette fonctionnalité servirait également le sud de la Communauté de communes Coutances Mer et Bocage. La possibilité de stationnement sera favorable au choix du train vers/depuis Paris et Rennes.



Folligny : des correspondances possibles entre le Sud-Manche et Paris-Granville

- **La systématisation des arrêts en gare de Briouze**, condition nécessaire de l'efficacité du cadencement et des correspondances à Granville avec les trains Caen-Rennes. En outre, le croisement des trains en gare de Briouze permettrait d'ajuster les correspondances par autocar vers La Ferté-Macé et Bagnoles de l'Orne.
- L'organisation dans toutes les gares des **correspondances avec les lignes routières Nomad** et la commercialisation des relations train + autocar.

A titre d'exemple, actuellement à Flers, il est totalement illogique que le car Nomad vers Caen, desservant Condé-sur-Noireau et Clécy, parte tous les jours à 13h03 juste avant l'arrivée à 13h06 du train 3411 venant de Paris-Montparnasse, l'un et l'autre dépendant de la même autorité organisatrice conseil régional.

6 - Infrastructure

6.1 - Réintégration de Dreux-Surdon (maintien de la double voie) et Argentan-Granville dans le réseau structurant

Sur le plan de l'infrastructure, la Région, avec le soutien des élus locaux, a demandé à l'Etat de reprendre les sections de ligne Dreux-Surdon et Argentan-Granville dans le réseau national structurant. L'ADPCR et la FNAUT Normandie soutiennent cette démarche compte tenu de l'ampleur des financements à engager pour la régénération de cet axe, près d'1 milliard d'euros d'ici 2040. Le développement de l'offre rendrait cette requête d'autant plus pertinente.

Dans ce cadre, nous attirons l'attention sur la **nécessité absolue de maintenir la double voie entre Dreux et Surdon**, condition impérative pour les développements nécessaires de l'offre, l'existence du cadencement et le maintien d'une bonne régularité en conservant une souplesse d'exploitation. La saturation en Ile-de-France sur la section Paris-Dreux et les sections à voie unique entre Argentan et Granville sont déjà très (trop) largement contraignantes.

De plus, cet axe est potentiellement utilisable comme itinéraire de détournement entre Paris et Caen et peut avoir une vocation fret.



TER 3411 en gare de Flers, le 11 juillet 2021

6.2 - Remise à deux voies de l'entrée de la gare de Granville

Lors des travaux de modernisations réalisés au cours de la décennie 1990 (voir §1-2) la section Folligny-Granville a été mise à voie unique, sans que la 2ème voie devenue inutilisée soit déposée. En 2011, lors de la mise en service du nouveau raccordement de Folligny permettant de faire circuler des trains directs Caen-Granville, la 2ème voie entre Folligny et Granville a été réactivée, avec une signalisation permettant la circulation sur les deux voies dans les deux sens (deux voies banalisées). Mais, la réorganisation du faisceau de voie à l'entrée de la gare de Granville a maintenu une section de 600 m à voie unique qui génère de fortes contraintes. Afin de faciliter l'exploitation de la gare de Granville et l'organisation du nœud de correspondance (croisement des trains Caen-Granville-Rennes, arrivée/départ des Paris-Granville, soit 6 trains dans un intervalle de temps réduit), **il serait nécessaire de rétablir la double voie sur cette courte section à voie unique.**

6.3 - Suppression et modernisation de passages à niveau (PN)

Même si les programmes de travaux des décennies précédentes ont permis la suppression de nombreux PN, il en reste encore de très nombreux, dont les composants vieillissants et inadaptés au changement climatique sont générateurs de pannes trop fréquentes entraînant des retards.

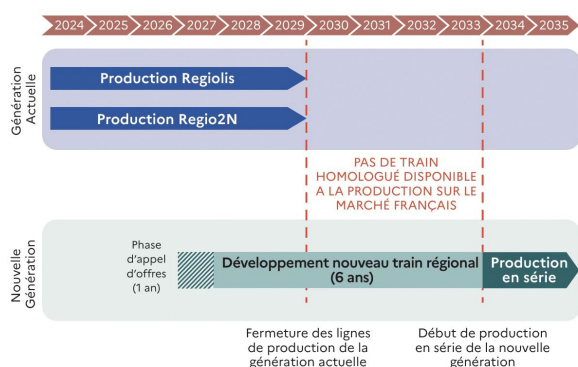
7 - Matériel roulant et maintenance

Pour le matériel roulant, les 15 trains Régiolis de 2014, s'ils ont constitué une amélioration très significative des conditions de voyages, restent d'un confort insuffisant pour des trajets de 3 heures. Les trains Régiolis dans leur configuration « Grande Ligne » dénommée Coradia Liner livrée à Intercités pour les relations Nantes-Bordeaux n'existaient pas au moment de la commande normande. Compte tenu du coût de l'investissement, la Région Normandie n'a pas donné suite à un projet de cloisonnement des compartiments voyageurs et de renouvellement des sièges sur les 15 Régiolis de la ligne.

Le parc des X 73500 devra être remplacé à une échéance relativement proche et le parc matériel du TER normand devra être augmenté pour faire face à la croissance de la fréquentation. La Région va donc être confrontée à la nécessité d'acquérir de nouveaux matériels. Nous suggérons la commande d'un parc de Coradia Liner pour la ligne Paris-Granville, suffisamment dimensionné (16 minimum) pour permettre les développements de l'offre tels que décrits précédemment. Il serait nécessaire que ces trains puissent être plus capacitaires que les trains actuels pour répondre à la demande lors des périodes de pointes.

Les 15 Régiolis « Paris-Granville » pourraient être utilement redéployés sur d'autres dessertes régionales où les capacités deviennent insuffisantes (Rouen-Dieppe, Rouen-Le Havre, Rouen-Caen...). Ces matériels sont encore proposés pour une durée limitée par le constructeur et il y a pour la Région un intérêt évident de disposer d'un parc homogène pour minimiser les coûts de maintenance. L'atelier de Granville est totalement adapté à la maintenance des trains Coradia structurellement identiques aux Régiolis actuels.

Figure 2 : Risque de rupture de continuité dans les chaînes de production des matériels roulants régionaux.
Source : CAF, mars 2026



Source : Autorité de Régulation des Transports, étude sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs et de fret 2026 (juin 2026)

L'existence d'un atelier de maintenance à Granville dédié spécifiquement au matériel Régiolis constitue un atout dans la procédure d'ouverture à la concurrence. Cette disposition élimine une difficulté majeure qui a entraîné le report de la procédure pour le lot « Etoile de Rouen » en mai 2026 suite au problème du partage du technicentre de Sotteville entre deux opérateurs.



Régiolis en maintenance au technicentre de Granville

Le matériel devra offrir au moins 12 emplacements vélos par train pour répondre à une demande croissante liée au développement du cyclotourisme dans un territoire où convergent plusieurs véloroutes nationales (Véloscénie, Vélofrancette, Régalante, Vélo maritime). Cet aspect s'insère pleinement dans le « Plan Vélo » du conseil régional qui met en œuvre les objectifs du SRADDET. Il devra aussi offrir des emplacements doubles pour personnes utilisatrices de fauteuils roulants (UFR).

8 - Élaboration de la grille horaire

8.1 - Les contraintes

• L'évolution souhaitable de la desserte Paris-Granville.

Certes plus discrète que les grands axes Paris - Rouen - Le Havre et Paris - Caen - Cherbourg, la ligne Paris - Argentan - Granville est néanmoins la radiale normande dont la fréquentation a le plus fortement progressé aux cours des dernières années (+ 28,7 % entre 2019 et 2024).

Paradoxalement, à quelques petits détails près, d'ailleurs limités aux pointes hebdomadaires, l'offre déployée sur cet axe n'a malheureusement pas évolué depuis de nombreuses années. Quotidiennement composée de 5 allers-et-retours de bout en bout, et de 2 allers-et-retours complémentaires limités au parcours Paris - Argentan, la grille horaire actuelle se caractérise par des intervalles atteignant le plus souvent trois heures, et même parfois bien davantage. A l'heure où l'ensemble du réseau régional normand évolue vers un cadencement généralisé aux deux heures à minima, la pérennisation de telles lacunes ne serait plus acceptable.

Une remise à niveau s'avère donc nécessaire, consistant à tendre vers la fréquence standard d'un train toutes les deux heures, soit sept allers et retours quotidiens de bout en bout.

Nous observerons néanmoins, dans les lignes qui suivent, que plusieurs contraintes techniques difficilement dépassables ne permettraient pas la réalisation d'un cadencement rigoureux et que les marches de quelques trains devraient être décalées.

• Les contraintes techniques pesant sur l'élaboration des horaires.

Les principales contraintes d'ordre technique porteraient sur l'insertion des trains normands dans le réseau francilien, la sécurisation des croisements sur les sections mises à voie unique, et la gestion des bifurcations de Surdon, Argentan et Folligny.

→ Insertion des trains normands sur la section francilienne

Les sillons des trains normands devront être tracés en compatibilité avec ceux des dessertes de la branche Paris - Dreux de la ligne N du réseau Transilien, mais aussi avec ceux de tous les autres trains impliqués dans le tronç commun Viroflay - Versailles-Chantiers - Saint-Cyr, dont la très complexe intrication limite considérablement le nombre des sillons disponibles. Seulement deux sillons par heure et par sens seraient ainsi utilisables.

En outre, la densité de l'offre Transilienne en heure de pointe, aggravée par l'impossibilité pour un train normand de dépasser un omnibus Transilien, aurait pour conséquence d'allonger de 10 minutes la durée du parcours entre Paris et Dreux. D'où de très fortes contraintes sur les positionnements des horaires d'arrivées et de départ à Paris-Montparnasse :

	Heures de pointe	Heures creuses
Arrivées à Paris - Montparnasse	minutes 16 ou 46	minutes 06 ou 36
Départs de Paris - Montparnasse	minutes 13 ou 43	minutes 23 ou 53

Précisons que certains sillons, occupés par des circulations Transilienne supplémentaires, seraient inutilisables : les arrivées de 7 h 46 et 8 h 46, ainsi que le départ de 17 h 43.

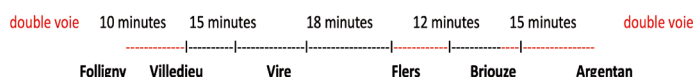


Régiolis en instance de départ pour Granville à Paris-Montparnasse 1

→ Sécurisation des croisements sur la voie unique

La mise en place d'une desserte cadencée sur une ligne à voie unique requiert l'identification de résonances entre la fréquence d'exploitation et l'infrastructure : il s'agit alors d'imaginer des états stables d'ondes stationnaires dont les nœuds se confondraient avec les points de croisement possibles entre les trains.

D'où la nécessité d'identifier préalablement les localisations envisageables de ces « nœuds », à partir d'un séquençage temporel (et non kilométrique) de la section étudiée :



Il apparaît clairement que plusieurs segments parcourables en 15 minutes se distinguent, permettant, moyennant des croisements en gare de Briouze, de Vire ou de Villedieu, d'établir des horaires reproductibles d'heure en heure. En revanche, les croisements en gare de Flers ne seraient envisageables que pour des circulations « hors-système », comme par exemple le train acheminant, le soir, une tranche en provenance de Pontorson-Mont-Saint-Michel.

Dans l'hypothèse probable où, pour l'immense majorité des trains, les arrivées à Paris seraient calées aux minutes 06 des heures impaires, et les départs aux minutes 53 des heures paires, les croisements entre les trains surviendraient le plus souvent en gare de Briouze.

→ Gestion des bifurcations

Les horaires devront être établis de sorte à ne générer de conflits de circulation sur aucune des bifurcations parcourues : Surdon, Argentan et Folligny. Nous ne détaillerons cependant pas ce point dans le cadre de cette annexe, car cela induirait une trop longue digression.

• Les contraintes commerciales pesant sur l'élaboration des horaires.

Les principales contraintes d'ordre commercial porteraient sur l'optimisation de la desserte du Mont-Saint-Michel, l'absolue nécessité de ne pas bouleverser les usages au retour de Paris en fin de journée, et l'exigence d'assurer des correspondances attractives autour des nœuds de Surdon et de Granville. Il s'agirait enfin également de rétablir, entre Granville et Argentan, un aller et retour quotidien circulant selon un horaire adapté aux besoins locaux de mobilité.

→ Le calage des trains directs Paris - Pontorson-Mont-Saint Michel (3401/51 et 3440/57)

Pour être le plus attractif possible envers une clientèle exclusivement touristique, ce train ne doit pas partir trop tôt de Paris, tout en ménageant à son terminus de Pontorson une plage horaire suffisamment longue pour laisser aux voyageurs le temps de visiter sereinement le site du Mont-Saint-Michel. D'où la pertinence des horaires actuels, avec un départ de Paris autour de

7 h 30, une plage de visite s'étendant de 12 heures à 17 h 30, et un retour vers 22 heures.

Dans le cadre de la future grille, horaire il conviendrait d'attribuer à ces dessertes des sillons aussi proches que possible que ceux empruntés actuellement. De légers recalages seraient néanmoins nécessaires, car le nouveau cadencement de la ligne Paris - Granville entraînerait la création de nouveaux trains qui, sur la voie unique, seraient en conflit avec la desserte du Mont-Saint-Michel.

Ainsi, par exemple, le nouveau 3422 (Granville 9 h 56 → Paris 13 h 06) entrerait en conflit avec l'horaire actuel du train 3401/51 (Paris 7 h 32 → Granville 10 h 53, avec tranche Pontorson), en occasionnant un face-à-face sur la section de voie unique comprise entre les gares de Vire et de Villedieu-les-Poêles. Pour résoudre ce problème, il faudrait avancer de quelques minutes le sillon du 3401/51, de sorte à assurer le croisement des trains en gare de Villedieu, à 10 h 14. D'où, pour cela, un départ de Paris avancé à 7 h 23.

De même, chaque soir, le train 3440, circulerait dans un horaire atypique, de sorte à pouvoir être attelé, en gare de Folligny, à la tranche en provenance de Pontorson-Mont-Saint-Michel. Son horaire sur la section à voie unique devrait donc être affiné, de sorte à lui permettre d'arriver à 19 h 42 à Flers, où il devrait croiser le 3435 (Paris 17 h 13 → Granville 20 h 32).



Gare de Flers, train Granville-Paris

→ La nécessité de ne pas déstabiliser l'offre du soir au départ de Paris.

Chaque soir, à Paris, trois départs sont actuellement donnés : deux à destination de Granville (à 17 h 13 et 19 h 43), et un à destination d'Argentan (à 18 h 13). A cette offre de base viennent d'ailleurs s'ajouter quelques renforts le vendredi. De toute évidence, les horaires de ces trains ne s'inscrivent pas dans la logique de cadencement pressentie pour le reste de la journée. Ce qui serait d'ailleurs en toute rigueur impossible, compte tenu de la détente de 10 minutes qui s'imposerait alors entre Paris et Dreux.

Il serait cependant maladroit, à des seules fins de normalisation, de bouleverser cette offre, profondément ancrée dans les cycles de vie quotidienne de très nombreux usagers navetteurs. Nous proposons donc, à d'infimes ajustements près, de reconduire la grille existante.

Une amélioration nous semblerait néanmoins possible le vendredi soir, consistant à substituer au prolongement à Granville du train 3481 (Paris 18 h 13 → Argentan 20 h 23) la création d'un nouveau train 3437 (Paris 18 h 43 → Granville 22 h 02) qui, déchargé de la desserte du grand bassin parisien, offrirait des capacités accrues en direction du littoral.

→ L'optimisation des correspondances : l'effet réseau.

L'attractivité de l'offre sur cet axe dépendrait pour une part non négligeable de la faisabilité de correspondances susceptibles d'induire des usages nouveaux, notamment en direction du Mont-Saint-Michel (par correspondance à Folligny) et d'Alençon (par transfert à Surdon).



Gare d'Alençon : à gauche TER Pays-de-la Loire, à droite TER Normandie

Dans le premier cas, il serait donc nécessaire que soient parfaitement coordonnés les horaires de la radiale Paris - Granville avec ceux de la transversale Caen - Rennes. Or, dans la logique de cadencement global du réseau normand, ces derniers seraient quasiment déterminés : pour coordonner les TER reliant Caen à Granville avec ceux parcourant l'axe Paris - Cherbourg, tout en intégrant les contraintes d'exploitation de la voie unique (croisements fixés à Saint-Lô), les marches prendraient systématiquement, sur des cycles de deux heures, la forme suivante :

**Caen 10 h 12 → Saint Lô 10 h 58
→ Coutances 11 h 20 → Granville 11 h 46
Granville 10 h 12 → Coutances 10 h 36
→ Saint-Lô 11 h 00 → Caen 11 h 50**

Il apparaît ainsi que ces horaires seraient parfaitement concordants, sur le site de Granville, avec ceux envisagés pour les trains de Paris (départs 56 heure impaire, arrivée 02 heure paire). Les horaires proposés permettraient donc la création de rendez-vous ferroviaires à Granville.

En ce qui concerne la fonctionnalité Paris → Pontorson par correspondance à Folligny, il serait alors possible de créer des navettes Granville - Dol afin d'obtenir des offres attractives :

**Paris 8 h 53 → Folligny 11 h 54 //
Folligny 12 h 09 → Pontorson 12 h 38
Pontorson 15 h 16 → Folligny 15 h 48 //
Folligny 16 h 04 → Paris 19 h 06**

Afin que puissent néanmoins circuler de manière fluide les nombreux trains qui convergeraient vers la gare de Granville autour de la minute 00 de chaque heure paire, il serait nécessaire de remanier le plan de voies sur le dernier kilomètre, en rétablissant la double voie sur la section mise à voie unique en avant-gare lors des travaux réalisés vers 1997 (cf. § 6.2).



Granville TER 3411, 853428, 853423, le 11 juillet 2021

Enfin, l'usage de la radiale Paris - Granville pour des déplacements entre Paris et Alençon pourrait être rendu bien plus attractif, moyennement la systématisation de correspondances immédiates en gare de Surdon, sur des cycles de deux heures tout au long de la journée (exception faite des deux départs de Paris de 7 h 23 et de 17 h 13, qui seraient « hors système ») :

Paris 8 h 53 → Surdon 10 h 33 //
Surdon 10 h 38 → Alençon 10 h 58

Alençon 13 h 00 → Surdon 13 h 20 //
Surdon 13 h 26 → Paris 15 h 06

La durée totale d'un voyage entre la capitale et le chef-lieu de l'Orne serait alors de 2 h 05/06, soit une performance comparable à celle des trajets via Le Mans avec correspondance TGV, pour un tarif plus avantageux et des recettes voyageurs pour le TER Normandie.

L'efficacité de cette fonctionnalité exigerait toutefois que, lors des heures creuses, la parité des horaires soit inversée pour les trains roulant entre Caen et Le Mans dans le sens nord-sud. En effet, les calages actuels des départs de Caen (12 h 45, 14 h 45...) seraient incompatibles avec la rencontre de trains Paris - Granville en gare de Surdon. En revanche, en repositionnant les départs sur des heures impaires (9 h 44, 11 h 44, 13 h 44...), les correspondances seraient assurées à Surdon et, qui plus est, d'autres correspondances, aujourd'hui inexistantes, seraient également assurées en gare de Mézidon-Canon avec des trains assurant la liaison Rouen - Caen, ce qui créerait de nouvelles opportunités de déplacement entre Rouen et Alençon ou Le Mans.

→ La création attendue d'une liaison quotidienne directe entre Paris et Alençon.

En plus des nouvelles opportunités qu'offriraient les correspondances en gare de Surdon dont nous venons d'évoquer la faisabilité, la création d'une liaison quotidienne directe reliant chaque matin Alençon à Paris, et d'un retour symétrique en fin de journée, répondrait

favorablement à une attente forte des usagers et des territoires.

L'ajout d'une circulation supplémentaire entre Dreux et Paris étant inenvisageable à la pointe du matin, nous suggérons de réaliser ces liaisons directes en incorporant une tranche Alençon aux trains 3462 (Argentan 6 h 10 → Paris 8 h 16) et 3479 (Paris 18 h 13 → Argentan 20 h 23). Ces deux trains seraient constitués d'UM-2 de Régiolis, qui seraient accrochées ou décrochées en gare de Surdon.

Sur Alençon - Paris, les horaires seraient alors les suivants :

Alençon 5 h 50 → Sées 5 h 58
→ Surdon 6 h 08 / 6 h 16 → Paris 8 h 16

Paris 18 h 13 → Surdon 20 h 12 / 20 h 18
→ Sées 20 h 26 → Alençon 20 h 38

→ La prise en compte des besoins locaux de déplacement à l'approche de Granville.

Il manque dans la grille actuelle un train caboteur à mission scolaire ou ouvrière arrivant chaque matin à Granville vers 7 h 30 et repartant le soir vers 17 h 30. Partout ailleurs, autour de Dieppe, Fécamp, ou Le Tréport, de telles dessertes existent, et elles rencontrent leur public. Maintenir Granville en dehors d'un tel dispositif constituerait donc une erreur, et une iniquité.

Argentan 6 h 18 → Flers 6 h 48
→ Vire 7 h 06 → Granville 7 h 38

Granville 17 h 38 → Vire 18 h 48
→ Flers 18 h 36 → Argentan 19 h 02



Arrêt du train 3262 Granville-Argentan, gare de Vire, 1983



Gare d'Alençon, à droite TER Caen-Le Mans, le 1^{er} avril 2025

8.2 - Les grilles horaires proposées par l'ADPCR et la FNAUT-Normandie

Compte tenu des contraintes et des suggestions d'améliorations développées ci-dessus, il serait envisageable, avec un parc de 16 rames Coradia-Liner, d'établir l'offre suivante :

Jours ouvrables de base (mardi à jeudi)

Granville				5 56		7 56		9 56			11 56		13 56		15 56	17 38	18 38
Pontorson						7 17					11 17				15 17		18 16
Avranches						7 34					11 34				15 34		18 34
Folligny						7 47					11 47				15 47		
Folligny				6 04		8 04		10 04			12 04		14 04		16 04	17 54	19 00
Villedieu				6 14		8 14		10 14			12 14		14 14		16 14	18 04	19 10
Vire				6 32		8 32		10 32			12 32		14 32		16 32	18 18	19 24
Flers				6 48		8 48		10 48			12 48		14 48		16 48	18 38	19 43
Briouze				7 00		9 00		11 00			13 00		15 00		17 00	18 50	20 00
Argentan		6 02		7 16		9 16		11 16		12 06	13 16		15 16		17 16	19 04	20 16
Alençon		5 50															
Surdon		6 16		7 26		9 26		11 26		12 16	13 26		15 26		17 26		20 26
Ste Gauburge		6 32		1		1		1		12 32	1		1		1		1
L'Aigle		6 42		7 46		9 46		11 46		12 42	13 46		15 46		17 46		20 46
Verneuil		6 58		8 00		10 00		12 00		12 58	14 00		16 00		18 00		21 00
Nonancourt		7 10		1		1		1		13 10	1		1		1		1
Dreux	6 50	7 20	7 50	8 20		10 20		1		13 20	1		1		18 20		21 20
Paris	7 46	8 16	8 46	9 16		11 06		13 06		14 06	15 06		17 06		19 06		22 06

Paris		7 23		8 53	9 53		10 53		12 53		14 53		17 13	17 43	18 13		19 43
Dreux		8 10		1	10 40		1		13 40		1		1	18 43	19 10		20 40
Nonancourt		1		1	10 50		1		1		1		1		19 20		1
Verneuil		8 30		10 00	11 02		12 00		14 00		16 00		18 30		19 32		21 00
L'Aigle		8 44		10 14	11 18		12 14		14 14		16 14		18 44		19 48		21 14
Ste Gauburge		1		1	11 28		1		1		1		1		19 58		1
Surdon		9 04		10 34	11 44		12 34		14 34		16 34		19 04		20 14		21 34
Alençon															20 28		
Argentan	6 18	9 14		10 46	11 52		12 46		14 46		16 46		19 16		20 22		21 46
Briouze	6 34	9 30		11 00			13 00		15 00		17 00		19 30				22 00
Flers	6 48	9 42		11 12			13 12		15 12		17 12		19 42				22 12
Vire	7 06	10 00		11 30			13 30		15 30		17 30		20 00				22 30
Villedieu	7 20	10 14		11 44			13 44		15 44		17 44		20 14				22 44
Folligny	7 30	10 24		11 54			13 54		15 54		17 54		20 24				22 54
Folligny				12 11					16 11								
Avranches		10 52		12 25					16 25								
Pontorson		11 08		12 41					16 41								
Granville	7 38	10 38		12 02			14 02		16 02		18 02		20 32				23 02

Un cadencement aux 2 heures des trains Paris-Granville permet d'assurer, à certaines heures, en gare de Folligny, des correspondances avec les trains Caen-Rennes qui sont cadencés aux 4 heures.

Les trains du Mont-Saint-Michel, représentés en bleu marine, desservent la gare de Versailles-Chantiers. On pourrait également y faire arrêter le premier Granville-Paris et les 2 derniers Paris-Granville afin de permettre de passer une journée complète au Château de Versailles sans subir le passage par Paris qui est très dissuasif.

8 53	Horaire d'un train Paris - Granville ou Granville - Paris rigoureusement inclus dans le cadencement
9 42	Horaire d'un train Paris - Granville ou Granville - Paris sorti du cadencement pour assurer la desserte du Mont-Saint-Michel
17 13	Horaire d'un train Paris - Granville ou Granville - Paris sorti du cadencement pour s'insérer dans la grille de la pointe du soir
17 43	Horaire d'un Transilien Paris - Dreux ou Dreux - Paris positionné sur un « sillon normand »
18 13	Horaire d'un train Paris - Argentan ou Argentan - Paris
19 32	Desserte locale ouvrière Granville - Argentan
22 02	Desserte supplémentaire ne circulant que le lundi ou le vendredi



Lundi

Granville		4 42		5 56		7 56		9 56			11 56		13 56		15 56	17 38	18 38
Pontorson						7 17					11 17				15 17		18 16
Avranches						7 34					11 34				15 34		18 34
Folligny						7 47					11 47				15 47		
Folligny		4 50		6 04		8 04		10 04			12 04		14 04		16 04	17 54	19 00
Villedieu		5 00		6 14		8 14		10 14			12 14		14 14		16 14	18 04	19 10
Vire		5 16		6 32		8 32		10 32			12 32		14 32		16 32	18 18	19 24
Flers		5 34		6 48		8 48		10 48			12 48		14 48		16 48	18 38	19 43
Briouze		5 46		7 00		9 00		11 00			13 00		15 00		17 00	18 50	20 00
Argentan		6 02		7 16		9 16		11 16		12 06	13 16		15 16		17 16	19 04	20 16
Alençon		5 50															
Surdon		6 16		7 26		9 26		11 26		12 16	13 26		15 26		17 26		20 26
Ste Gauburge		6 32		I		I		I		12 32	I		I		I		I
L'Aigle		6 42		7 46		9 46		11 46		12 42	13 46		15 46		17 46		20 46
Verneuil		6 58		8 00		10 00		12 00		12 58	14 00		16 00		18 00		21 00
Nonancourt		7 10		I		I		I		13 10	I		I		I		I
Dreux	6 50	7 20	7 50	8 20		10 20		I		13 20	I		I		18 20		21 20
Paris	7 46	8 16	8 46	9 16		11 06		13 06		14 06	15 06		17 06		19 06		22 06

Paris		5 53	7 23	8 53	9 53		10 53		12 53		14 53		17 13	17 43	18 13		19 43
Dreux	5 04	6 40	8 10	I	10 40		I		13 40		I		I	18 43	19 10		20 40
Nonancourt	5 14	I	I	I	10 50		I		I		I		I		19 20		I
Verneuil	5 26	7 00	8 30	10 00	11 02		12 00		14 00		16 00		18 30		19 34		21 00
L'Aigle	5 42	7 14	8 44	10 14	11 18		12 14		14 14		16 14		18 44		19 50		21 14
Ste Gauburge	5 52	I	I	I	11 28		I		I		I		I		20 00		I
Surdon	6 06	7 34	9 04	10 34	11 44		12 34		14 34		16 34		19 04		20 14		21 34
Alençon															20 28		
Argentan	6 18	7 44	9 14	10 46	11 52		12 46		14 46		16 46		19 16		20 22		21 46
Briouze	6 34	8 00	9 30	11 00			13 00		15 00		17 00		19 30				22 00
Flers	6 48	8 12	9 42	11 12			13 12		15 12		17 12		19 42				22 12
Vire	7 06	8 30	10 00	11 30			13 30		15 30		17 30		20 00				22 30
Villedieu	7 20	8 44	10 14	11 44			13 44		15 44		17 44		20 14				22 44
Folligny	7 30	8 54	10 24	11 54			13 54		15 54		17 54		20 24				22 54
Folligny				12 11					16 11								
Avranches			10 52	12 25					16 25								
Pontorson			11 08	12 41					16 41								
Granville	7 38	9 02	10 38	12 02			14 02		16 02		18 02		20 32				23 02

Vendredi

Granville				5 56		7 56		9 56			11 56	12 56	13 56	15 56	16 56	17 38	18 38
Pontorson						7 17					11 17			15 17			18 16
Avranches						7 34					11 34			15 34			18 34
Folligny						7 47					11 47			15 47			
Folligny				6 04		8 04		10 04			12 04	13 04	14 04	16 04	17 04	17 54	19 00
Villedieu				6 14		8 14		10 14			12 14	13 14	14 14	16 14	17 14	18 04	19 10
Vire				6 32		8 32		10 32			12 32	13 32	14 32	16 32	17 32	18 18	19 24
Flers				6 48		8 48		10 48			12 48	13 48	14 48	16 48	17 48	18 38	19 43
Briouze				7 00		9 00		11 00			13 00	14 00	15 00	17 00	I	18 50	20 00
Argentan		6 02		7 16		9 16		11 16		12 06	13 16	14 16	15 16	17 16	18 14	19 04	20 16
Alençon		5 50													I		
Surdon		6 16		7 26		9 26		11 26		12 16	13 26	I	15 26	17 26	I		20 26
Ste Gauburge		6 32		I		I		I		12 32	I	I	I	I	I		I
L'Aigle		6 42		7 46		9 46		11 46		12 42	13 46	14 46	15 46	17 46	18 46		20 46
Verneuil		6 58		8 00		10 00		12 00		12 58	14 00	15 00	16 00	18 00	19 00		21 00
Nonancourt		7 10		I		I		I		13 10	I	I	I	I	I		I
Dreux	6 50	7 20	7 50	8 20		10 20		I		13 20	I	I	I	18 20	I		21 20
Paris	7 46	8 16	8 46	9 16		11 06		13 06		14 06	15 06	16 06	17 06	19 06	20 06		22 06

Paris		7 23		8 53	9 53	10 53		12 53		14 53	16 13	17 13	17 43	18 13	18 43	19 43	21 13
Dreux		8 10		I	10 40	I		13 40		I	I	I	18 43	19 10	I	20 40	I
Nonancourt		I		I	10 50	I		I		I	I	I		19 20	I	I	I
Verneuil		8 30		10 00	11 02	12 00		14 00		16 00	17 30	18 30		19 32	20 00	21 00	22 30
L'Aigle		8 44		10 14	11 18	12 14		14 14		16 14	17 44	18 44		19 48	20 14	21 14	22 44
Ste Gauburge		I		I	11 28	I		I		I	I	I		19 58	I	I	I
Surdon		9 04		10 34	11 44	12 34		14 34		16 34	I	19 04		20 14	i	21 34	I
Alençon														20 28			
Argentan	6 18	9 14		10 46	11 52	12 46		14 46		16 46	18 14	19 16		20 22	20 46	21 46	23 16
Briouze	6 34	9 30		11 00		13 00		15 00		17 00	I	19 30			21 00	22 00	I
Flers	6 48	9 42		11 12		13 12		15 12		17 12	18 38	19 42			21 12	22 12	23 42
Vire	7 06	10 00		11 30		13 30		15 30		17 30	18 56	20 00			21 30	22 30	0 00
Villedieu	7 20	10 14		11 44		13 44		15 44		17 44	19 10	20 14			21 44	22 44	0 14
Folligny	7 30	10 24		11 54		13 54		15 54		17 54	19 20	20 24			21 54	22 54	0 24
Folligny				12 11				16 11									
Avranches		10 52		12 25				16 25									
Pontorson		11 08		12 41				16 41									
Granville	7 38	10 38		12 02		14 02		16 02		18 02	19 32	20 32			22 02	23 02	0 32

Samedi

Granville				5 56		7 56		9 56			11 56		13 56		15 56		18 38
Pontorson						7 17					11 17				15 17		18 16
Avranches						7 34					11 34				15 34		18 34
Folligny						7 47					11 47				15 47		
Folligny				6 04		8 04		10 04			12 04		14 04		16 04		19 00
Villedieu				6 14		8 14		10 14			12 14		14 14		16 14		19 10
Vire				6 32		8 32		10 32			12 32		14 32		16 32		19 24
Flers				6 48		8 48		10 48			12 48		14 48		16 48		19 43
Briouze				7 00		9 00		11 00			13 00		15 00		17 00		20 00
Argentan		6 02		7 16		9 16		11 16		12 06	13 16		15 16		17 16		20 16
Alençon		5 50															
Surdon		6 16		7 26		9 26		11 26		12 16	13 26		15 26		17 26		20 26
Ste Gauburge		6 32		1		1		1		12 32	1		1		1		1
L'Aigle		6 42		7 46		9 46		11 46		12 42	13 46		15 46		17 46		20 46
Verneuil		6 58		8 00		10 00		12 00		12 58	14 00		16 00		18 00		21 00
Nonancourt		7 10		1		1		1		13 10	1		1		1		1
Dreux		7 20		8 20		10 20		1		13 20	1		1		18 20		21 20
Paris		8 16		9 16		11 06		13 06		14 06	15 06		17 06		19 06		22 06

Paris		7 23		8 53	9 23	9 53	10 53		12 53		14 53		17 13		18 13		19 43
Dreux		8 10		1	10 10	1	1		13 40		1		1		19 10		20 40
Nonancourt		1		1	10 20	1	1		1		1		1		19 20		1
Verneuil		8 30		10 00	10 32	11 00	12 00		14 00		16 00		18 30		19 32		21 00
L'Aigle		8 44		10 14	10 48	11 14	12 14		14 14		16 14		18 44		19 48		21 14
Ste Gauburge		1		1	10 58	1	1		1		1		1		19 58		1
Surdon		9 04		10 34	11 14	1	12 34		14 34		16 34		19 04		20 14		21 34
Alençon																	
Argentan		9 14		10 46	11 22	11 46	12 46		14 46		16 46		19 16		20 22		21 46
Briouze		9 30		11 00		12 00	13 00		15 00		17 00		19 30				22 00
Flers		9 42		11 12		12 12	13 12		15 12		17 12		19 42				22 12
Vire		10 00		11 30		12 30	13 30		15 30		17 30		20 00				22 30
Villedieu		10 14		11 44		12 44	13 44		15 44		17 44		20 14				22 44
Folligny		10 24		11 54		12 54	13 54		15 54		17 54		20 24				22 54
Folligny				12 11					16 11								
Avranches		10 52		12 25					16 25								
Pontorson		11 08		12 41					16 41								
Granville		10 38		12 02		14 02	15 02		16 02		18 02		20 32				23 02

Dimanches et fêtes

Granville		6 56		9 56			11 56		13 56		15 56		16 56	17 38	18 38		19 56
Pontorson							11 17				15 17				18 16		
Avranches							11 34				15 34				18 34		
Folligny							11 47				15 47						
Folligny		7 04		10 04			12 04		14 04		16 04		17 04	17 54	19 00		20 04
Villedieu		7 14		10 14			12 14		14 14		16 14		17 14	18 04	19 10		20 14
Vire		7 32		10 32			12 32		14 32		16 32		17 32	18 18	19 24		20 32
Flers		7 48		10 48			12 48		14 48		16 48		17 48	18 38	19 43		20 48
Briouze		8 00		11 00			13 00		15 00		17 00		18 00	18 50	20 00		21 00
Argentan	6 06	8 16		11 16		12 06	13 16		15 16		17 16		18 16	19 06	20 16		21 16
Alençon																	
Surdon	6 16	8 26		11 26		12 16	13 26		15 26		17 26		1	19 16	20 26		1
Ste Gauburge	6 32	1		1		12 32	1		1		1		1	19 32	1		1
L'Aigle	6 42	8 46		11 46		12 42	13 46		15 46		17 46		18 46	19 42	20 46		21 46
Verneuil	6 58	9 00		12 00		12 58	14 00		16 00		18 00		19 00	19 58	21 00		22 00
Nonancourt	7 10	1		1		13 10	1		1		1		1	20 10	1		1
Dreux	7 20	9 20		1		13 20	1		1		18 20		1	20 20	21 20		1
Paris	8 16	10 06		13 06		14 06	15 06		17 06		19 06		20 06	21 06	22 06		23 06

Paris		7 23		8 53	9 23		10 53		12 53		14 53		17 13		18 13	19 43	21 13
Dreux		8 10		1	10 10		1		13 40		1		1		19 10	20 40	1
Nonancourt		1		1	10 20		1		1		1		1		19 20	1	1
Verneuil		8 30		10 00	10 32		12 00		14 00		16 00		18 30		19 32	21 00	22 30
L'Aigle		8 44		10 14	10 48		12 14		14 14		16 14		18 44		19 48	21 14	22 44
Ste Gauburge		1		1	10 58		1		1		1		1		19 58	1	1
Surdon		9 04		10 34	11 14		12 34		14 34		16 34		19 04		20 14	21 34	1
Alençon															20 28		
Argentan		9 14		10 46	11 22		12 46		14 46		16 46		19 16		20 22	21 46	23 16
Briouze		9 30		11 00			13 00		15 00		17 00		19 30			22 00	23 30
4Flers		9 42		11 12			13 12		15 12		17 12		19 42			22 12	23 42
Vire		10 00		11 30			13 30		15 30		17 30		20 00			22 30	0 00
Villedieu		10 14		11 44			13 44		15 44		17 44		20 14			22 44	0 14
Folligny		10 24		11 54			13 54		15 54		17 54		20 24			22 54	0 24
Folligny				12 11					16 11								
Avranches		10 52		12 25					16 25								
Pontorson		11 08		12 41					16 41								1
Granville		10 38		12 02			14 02		16 02		18 02		20 32			23 02	0 32

• Remarque relative aux croisements des trains en gare de Briouze.

Ce qui pourrait alors apparaître comme une contrainte constituerait alors une opportunité, car il serait ainsi possible, avec un seul et même autocar, d’organiser des correspondances routières avec Bagnoles-de-l’Orne orientées à la fois vers Paris et vers Granville.

Paris		7 23	10 53	12 53	14 53	17 13	19 43	Bagnoles-de l'O	6 10	8 10	12 10	14 10	16 10	18 10	21 10
Briouze		9 28	12 58	14 58	16 58	19 28	21 58	La Ferté-M.	6 25	8 25	12 25	14 25	16 25	18 25	21 25
Granville	5 56		11 56	13 56	15 56			Briouze	6 45	8 45	12 45	14 45	16 45	18 45	21 45
Briouze	6 59		12 59	15 59	16 59			Briouze			13 00	15 00	17 00	19 30	22 00
Briouze	7 15	9 45	13 15	15 15	17 15	19 45	22 15	Granville			14 02	16 02	18 02	20 32	23 02
La Ferté-M.	7 35	10 05	13 35	15 35	17 35	20 05	22 35	Briouze	7 00	9 00	13 00	15 00	17 00	19 00	
Bagnoles-de l'O	7 50	10 20	13 50	15 50	17 50	20 20	22 50	Paris	9 16	11 06	15 06	17 06	19 06	21 06	

• Remarque relative à l’amélioration de la desserte du Grand Bassin parisien.

Il serait souhaitable d’améliorer, lors des pointes, les déplacements des navetteurs entre Verneuil-sur-Avre et Paris, notamment le matin, avec une possibilité d’arrivée avant 8 heures, par correspondance avec les plus rapides des trains de la ligne N.

Exemple de grille envisageable :

Verneuil	6 16		7 16		Paris	16 28		17 43		18 58	
Nonancourt	6 58		7 28		Dreux	17 38		18 43		20 08	
Dreux	6 40		7 40		Dreux		17 44		18 48		20 14
Dreux		6 50		7 50	Nonancourt		17 56		19 00		20 26
Paris		7 46		8 46	Verneuil		17 58		19 12		20 38

Retour Dreux 6 h 46 → Verneuil 7 h 06 / Retours Verneuil 18 h 18 → Dreux 18 h 38 et Verneuil 19 h 30 → Dreux 19 h 50

Conditions de faisabilité :

- mise à disposition d’une automotrice thermique adaptée (AGC 76500 ou UM 73500)
- rétablissement en arrière-gare de Dreux des communications VU - V1 - V2
- rétablissement de la fonctionnalité de retournement en gare de Verneuil



Paris Montparnasse, train 3441 Paris-Granville, le 10 août 2021

Un challenge pour la gare de Folligny : bien accueillir les voyageurs



Arrêt des Paris-Granville à Folligny pendant les travaux de mise en accessibilité de la gare de Granville

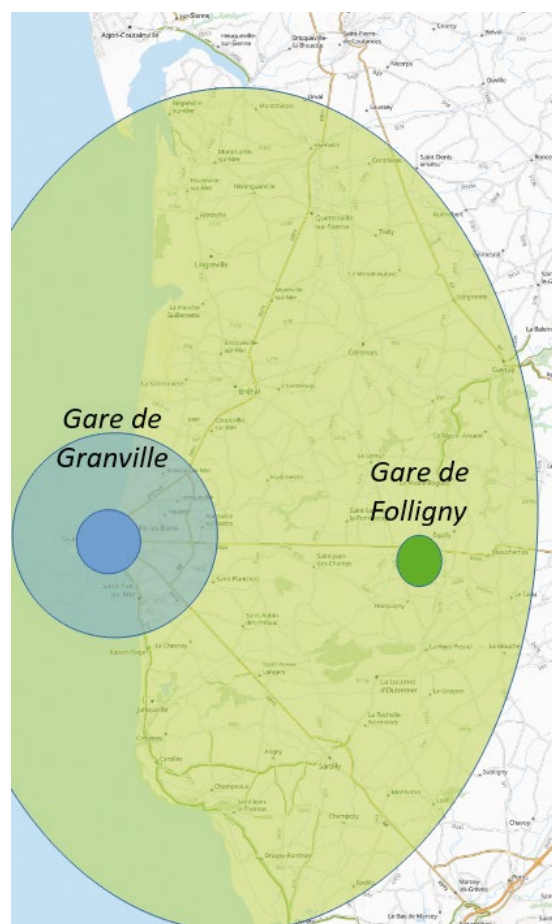
A partir du mois de février 2027, et grâce à la persistance de l'ADPCR, tous les trains Paris Granville marqueront l'arrêt en gare de Folligny (82 trains par semaines). Ils s'ajouteront aux arrêts des trains vers Pontorson et Rennes. Il est nécessaire de préparer l'accueil de ses nouveaux usagers par plusieurs aménagements de confort et de sécurité.

Une gare au cœur d'un vaste bassin de vie

La gare de Folligny est idéalement située dans le pays granvil-lais et à proximité de la côte, de Bréville à Regnéville-sur-Mer au nord, de Jullouville à Genets au sud, le secteur de Cérences-Gavray, La Haye-Pesnel, Sartilly et une partie du sud Coutan-çais. Avec les nouveaux arrêts, près de **40 000 habitants** seront concernés en période hivernale. En été, sous l'effet de la fréquentation touristique du littoral et de la baie du Mont-Saint-Michel, ce bassin de population dépasse **100 000 personnes**, ce qui confère à Folligny un véritable rôle de gare d'accès au territoire.

Une fréquentation appelée à fortement progres-ser et des besoins de stationnement à anticiper

Après une longue période difficile pour la gare de Folligny dont la fréquentation est tombée à **7 886 voyageurs en 2024**, contre plus de **15 000 auparavant** en 2015, l'arrêt de tous les Paris-Granville devrait inverser cette tendance.



De plus le nombre de relations vers le Sud-Manche et vers Rennes va prochainement être doublé. Une fréquentation de l'ordre de **50 000 voyageurs dès la première année**, puis **75 000** et enfin **100 000 voyageurs par an** apparaît réaliste si l'expérimentation répond aux attentes des voyageurs et si ceux-ci sont correctement accueillis en gare.

Les observations réalisées dans plusieurs gares comparables du secteur montrent qu'à partir de quatre voyageurs quotidiens par place de stationnement, les parkings deviennent rapidement saturés et le stationnement sauvage apparaît sur les voiries voisines. En retenant une hypothèse prudente de **trois voyageurs quotidiens par place**, les besoins pour Folligny peuvent être estimés progressivement comme suit :

- ouverture en février 2027 : **une trentaine de places** suffirait probablement ;
- été 2027 : **60 à 70** places seront souhaitables ;
- été 2028 : **environ 115 à 120 places** ;
- à l'horizon 2029, si la fréquentation atteint les objectifs, il faudra prévoir **150 places environ**, à intégrer dans la réflexion du futur Pôle d'Échanges Multimodal projeté par Granville Terre et Mer.

Des réserves foncières existent mais soyons réalistes et mesurés

Il reste très peu de temps (7 mois) avant le démarrage de l'expérimentation. Un nombre limité de l'ordre de 35 places au moins serait réalisable pour le démarrage de février situé en période creuse. Un marquage bien organisé mais sommaire de l'actuelle place de la gare pourrait être suffisant. Cela permet d'engager de premiers aménagements légers et provisoires sans longue et coûteuse étude. La forte fréquentation de la gare de Folligny ne va pas rentrer dans l'usage dès février. Il vaut mieux procéder à des travaux limités et non contraignants en vue du projet de PEM.

A partir de mai et surtout en juillet août 2027, la demande de stationnement va croître rapidement avec la saison touristique. Si la progression réelle de la fréquentation ressemble à la simulation proposée, c'est d'environ 115-120 places qu'il faudra disposer à l'été 2028.



Gare de Folligny, surfaces en première proximité

D'après le cadastre, les parcelles concernées appartiennent à SNCF Réseau. Pour ce genre d'usage, SNCF Réseau peut accorder aux collectivités un bail très longue durée.

La place de la gare : surface n° 1 (illustration Gare de Folligny, surfaces en première proximité) fait environ 1450 m². A raison de 36 m² par place, il est possible d'y placer 40 places de stationnement. Un peu moins si deux ou trois places étaient consacrées à des emplacements taxis et/ou handicapés. La place de la gare est bitumée mais en assez mauvais état.

La surface n° 2 ne serait pas utilisable pour y établir un parking (ancienne citerne à mazout et décontamination préalable probable).

La surface n° 3 est empierrée. Précédemment utilisée pour du stockage de matériel, elle a été vidée il y a quelques années. Un débroussaillage de fond serait nécessaire. Ses 800 m² permettraient d'y garer un peu plus de 20 voitures.

Ces surfaces 1 et 3 (60 places environ) seraient peut-être à peine suffisante pour l'été 2027.



Gare de Folligny, surface chantier nord proche gare

Une autre surface (illustration Gare de Folligny, surface chantier nord proche gare) est à proximité des quais. Avec ses 1820 m² empierrés, elle permettrait d'accueillir plus d'une cinquantaine de places supplémentaires. Mais ce chantier est occupé par des matériaux appartenant à SNCF Réseau et apparemment immobiles depuis les derniers renouvellements de voies de Folligny-Avranches ou Avranches-Pontorson. Un nettoyage et débroussaillage de cette surface est nécessaire.

L'ensemble de ces parkings fournirait un peu plus de 110 places, nombre suffisant pour aller jusqu'en avril 2029 mais insuffisant si le succès de cette opération est plus important.

Au printemps 2029, il sera grand temps que le PEM prenne le relais. Espérons que la définition du projet de PEM aura suffisamment avancé. L'estimation de 151-156 places pour juillet-août 2029 aura pu être revue grâce aux données de l'évolution de la fréquentation réelle. La disposition des parkings définitifs pourra, nous l'espérons, voir le jour.

Propositions complémentaires pour la gare de Folligny

- Les usages actuels du parking :

- Déménagement impératifs des bus scolaires stationnés sur le parking pendant la journée (photo ci-dessous). Monsieur le maire de Folligny a démarré les négociations avec la société d'autocars.
- Stationnement des véhicules, camionnettes et remorques de Sncf réseau et/ou de ses sous-traitants sur le parking clos à proximité du bâtiment de stockage de Sncf réseau (au nord sous la passerelle).



Gare de Folligny aujourd'hui

- Rendre la gare plus accueillante :

- Un petit coup de frais sur les peintures notamment dans la salle d'attente de la gare, son plafond (photo ci-dessous).
- Lorsque 50 personnes ou plus attendront le train sous la pluie sur le quai desservant les voies A et B, uniquement accessibles par la passerelle, elles apprécieront la présence d'un second voire d'un troisième abri de quai (photo ci-contre).
- Accessibilité PMR : la gare de Folligny n'est pas accessible aux personnes en situation de handicap : n'y aurait-il pas des solutions dérogatoires moyennant des dispositions particulières pour l'accès au quai des voies A et B ? A Pontorson, à Avranches, la traversée des voies se fait par un passage piéton au niveau des voies.



Salle d'attente et son plafond dégradé

- La gare dispose de toilettes publiques qui sont condamnées depuis de nombreuses années. Il conviendrait de trouver un moyen satisfaisant de les remettre à la disposition du public y compris aux PMR.



Gare côté quais

- Station des bus Neva : tant qu'un PEM n'est pas édifié, le déplacement de la station du bus Neva ne peut-être envisagé. Elle est située à la jonction du parking actuel et de la D372, en bordure de voirie.
- Accès routier à la gare et sécurité : les services du conseil départemental pourraient renforcer la signalétique :
 - En provenance de Granville et de la côte, les voitures arrivent par la D924 puis la D475
 - Mais les voitures empruntent très souvent le même chemin pour repartir. Nous pensons qu'il faut impérativement les diriger au retour par la D372 vers le Repas, pour réduire le plus possible le nombre de traversées de la route départementale D924 (à 4 voies), en provenance de la gare. La circulation est très importante certains week-ends et en période de vacances scolaires. Un panneau dirigeant le public vers Granville et Bréhal par «Le Repas» permettrait de détourner le trafic de la D475.

Et pour beaucoup plus tard...

- La gare dispose d'une salle inutilisée (ex buffet). Désertés par le personnel cheminot, de nombreux bâtiments de gares sont redevenus des lieux de vies grâce à divers partenariats entre les collectivités locales et «Gares et Connexions».
- A l'instar de Cherbourg-en-Cotentin qui a fait modifier le nom de sa gare, Granville Terre et Mer en relation avec la commune de Folligny pourrait peut-être adosser à «Folligny», un nom complémentaire valorisant le pays Granvillais.

Une passerelle à réparer de toute urgence

La fermeture partielle de la passerelle depuis ce mois de juillet. La traversée intégrale de la gare n'est plus possible. Elle est utilisée quotidiennement (accès à la gare, à l'arrêt de bus, au terrain de sport, notamment pour les jeunes du village de Folligny. Il y a risque de traversées sauvages de voies pour éviter le détour de plusieurs centaines de mètres sous le ponts-rail à l'ouest et sur le pont-route à l'est.



Folligny : la passerelle condamnée

Dégradation des conditions d'accueil en gare de Villedieu-les-Poêles



La gare de Villedieu-les-Poêles fermée au public

La salle d'attente de la gare de Villedieu est condamnée depuis juin, du fait d'une suspicion de champignons dans la structure. Nous redoutons que cette condamnation dure des mois, si ce n'est plus (Tout ne se fait pas à Grande Vitesse à la SNCF). Ce n'est absolument pas acceptable pour les milliers d'usagers mensuels de la gare. Nous rappelons que l'ADPCR était contre la fermeture des guichets de la gare de Villedieu et contre la fermeture du hall accolé aux guichets et avons jugé exorbitant le coût des travaux, pour réaliser une mini-salle d'attente ouverte à la pluie, à tous les vents et affublée d'un vidéo guichet qui n'a jamais fonctionné. Nous avons alors dit à la région et au président de Villedieu Intercom que la SNCF se moquait d'eux. Espérons que la SNCF réagisse au plus vite. Nous reviendrons plus de détail sur ce sujet dans une prochaine lettre d'information.



association pour la **d**éfense et la **p**romotion du **C**hemin de fer
et de l'intermodalité dans l'ouest de la **r**égion Normandie



adpcr

Hôtel de Ville - BP 330
50010 Saint-Lô cedex

Adresse email : adpcr.saint-lo@orange.fr
Retrouvez toute notre actualité sur le site www.adpcr.fr

Rédaction : ADPCR - Mise en page : NicolasEvariste.com - Impression : Imprimerie MAG'PRINT - Papier issu de forêts gérées durablement