



« Pour un nouveau ferroviaire dans l'Ouest de la Normandie »

Manifeste des élus du Pôle métropolitain Réseau Ouest Normand

Nous, élus représentant nos Etablissements Publics de Coopération Intercommunale ou Conseils Départementaux membres du Pôle métropolitain Réseau Ouest Normand, réunis en Comité Syndical sous la Présidence d'Aristide OLIVIER, Maire de Caen, ce 24 novembre 2025 à Saint-Lô, conscients de l'enjeu d'attractivité et donc de développement économique, notamment touristique, que représente une desserte fiable et de qualité de nos territoires par le train, dans un contexte de nécessaire décarbonation des mobilités et de contraintes budgétaires accrues, et après avoir entendu les rapports relatifs :

- ✓ Aux résultats des réflexions du « Groupe de travail ferroviaire » lancé en octobre 2024 et qui s'est réuni deux fois les 28 février et 15 septembre 2025 ;
- ✓ Aux résultats des travaux de la « Conférence du Réseau » organisée à Bayeux le 14 mars 2025 et consacrée au ferroviaire, avec M. Jean-Baptiste GASTINNE, Vice-président en charge à la Région Normandie comme invité d'honneur ;
- ✓ Aux résultats des travaux du groupe des Directeurs Généraux des Services de nos Etablissements Publics de Coopération Intercommunale ou Conseils Départementaux membres du Pôle,
- ✓ Aux résultats de la réunion tenue en visioconférence le 30 septembre 2025, à l'initiative des élus des territoires desservis par la Ligne Paris-Granville Sud Normandie.

Et à l'issue de nos débats de ce jour,

Déclarons que :

- Le transport ferroviaire, par sa faible empreinte carbone et son efficacité en matière de report modal, a un rôle capital à jouer dans l'atteinte des objectifs de neutralité carbone en France et en Europe à horizon 2050.

Concernant le réseau ferroviaire :

- Le caractère indispensable de la LNPN comme armature primaire du réseau ferroviaire normand doit être réaffirmé et un accord sur les modalités de sa réalisation doit être trouvé entre l'Etat et les deux Régions Normandie et Île-de-France et les collectivités territoriales concernées.
- L'importance stratégique de la ligne Paris-Caen-Cherbourg-en-Cotentin connectant les deux principaux bassins industriels du pôle métropolitain, Caen-la-mer et l'agglomération du Cotentin doit être consolidée. Il faut souligner l'importance du Cotentin pour des enjeux nationaux et européens : la souveraineté énergétique avec le nucléaire et les Energies Marines Renouvelables, ainsi que les enjeux de défense nationale, de l'OTAN et de ses partenaires avec la présence du seul site français de production de sous-marin. La performance du réseau ferroviaire est indispensable pour leurs attractivités. Aussi, il est nécessaire de classer au niveau d'intérêt national, la ligne Lison-Cherbourg. Ce classement garantira la pérennité et la compétitivité d'un itinéraire essentiel pour la Normandie et pour la France, en permettant des financements de l'Etat.
- Il convient également de considérer la nécessité de classer la ligne Paris-Granville au niveau d'intérêt national sur toute sa longueur, c'est-à-dire en classant la partie Dreux-Granville actuellement non-reconnue d'intérêt national. L'importance stratégique de cette ligne pour le développement du Sud de la Région Normandie doit être soulignée. Son classement et sa régénération sont capitaux pour le redéveloppement industriel des bassins de L'Aigle, d'Argentan, de Falaise, de Flers, et de Vire. Ses atouts touristiques sont également nombreux et en particulier l'accès direct au Mont-Saint-Michel (2,7 Millions de visiteurs/an) via Pontorson.
- Il est également important, pour accroître sa capacité à terme, de conserver une infrastructure à deux voies et de prévoir l'électrification de la section Dreux-Granville. Le coût de la régénération de la ligne Paris-Granville (hors électrification) est estimé à 800 millions d'euros par les services de la Région. C'est un montant élevé mais porteur d'importantes retombées positives, qui peut être inscrit et étalé dans le temps pour répondre aux contraintes budgétaires de la Région.
- La gare d'Argentan, au croisement de la ligne Paris-Granville et de l'axe Caen-Le Mans-Tours, nœud modal d'interconnexion, est un maillon clé de la desserte interrégionale et nationale permettant des échanges vers Paris et les autres régions via Le Mans. De même, il convient de desservir davantage la gare de Folligny, qui constitue également un nœud modal d'interconnexion, pour l'ensemble des lignes en passage, et de la qualifier elle-aussi en pour favoriser le report modal vers le train dans le cadre de la mobilité du quotidien.
- Dès lors que la ligne Paris-Granville Sud Normandie dessert, outre la Normandie, les deux régions Centre – Val-de-Loire et Île-de-France et en particulier les territoires d'Eure-et-Loir autour de Dreux, il y a lieu d'associer les collectivités concernées à nos réflexions et actions.
- Il convient de réaffirmer l'impérieuse nécessité de l'entretien et de la modernisation des réseaux historiques qui ont souffert de la politique du tout TGV. Dans l'ouest normand, au-delà de la

ligne Paris-Granville qui n'est d'intérêt national et électrifiée que jusqu'à Dreux, ce sujet est crucial pour les lignes Caen-Le Mans-Tours et Lison-Dol-de-Bretagne-Rennes. La connexion à Amiens, via la gare de Rouen, est également à renforcer. Ces destinations ouvrent des connexions interrégionales et européennes, notamment par TGV, sans passer obligatoirement par Paris.

- Il faut souligner le travail conséquent mené et les investissements considérables consentis par la Région Normandie pour améliorer une situation ferroviaire qui était plutôt dégradée, même si beaucoup reste encore à faire.
- Il y a lieu de plaider en faveur de la mise en œuvre d'une stratégie crédible de report modal qui suppose de s'inscrire dans le temps long et de mettre en place une planification territorialisée des investissements à consentir, menée conjointement par l'Etat, la Région Normandie et les collectivités territoriales. Cette planification peut notamment prévoir la réouverture de lignes (vers Honfleur qui accueille 5,2 millions de visiteurs/an) ou l'amélioration du service hors-saison (vers Dives-Cabourg). Elle peut également favoriser la création d'un pôle multimodal en gare de Pont-L'Évêque à la fois pour les clientèles touristiques de la Côte Fleurie et pour une mobilité décarbonée du quotidien.

Concernant la mobilité ferroviaire du quotidien :

- L'intérêt, pour les parties de l'ouest normand concernées, de la mise en œuvre rapide des étoiles ferroviaires de Caen et du Mans (dans sa partie ornaise), afin de structurer une offre ferroviaire de qualité au service des mobilités du quotidien, doit être affirmé. Dans cette optique, il est proposé d'étendre l'étoile ferroviaire caennaise jusqu'à Lison à l'ouest et à Argentan au sud et d'étendre l'étoile ferroviaire mancelle à Argentan au nord.
- Les questions de la billettique, de l'harmonisation et de l'articulation tarifaire avec les réseaux urbains de transports, de la lisibilité des tarifs et de la dématérialisation sont des sujets importants, sachant qu'il faut prendre en compte les difficultés de certains de nos concitoyens face aux outils numériques.
- L'intermodalité est un volet à renforcer, dans les aménagements et services en gares et aussi dans l'articulation horaire avec le réseau de transport en commun Nomad routier et les autres réseaux des AOMs maillant le territoire. Les réseaux Twisto et Cap Cotentin irriguent, par exemple, leurs territoires avec un maillage fin et des fortes fréquences. Les gares et haltes ferroviaires sont des nœuds de mobilité primordiaux, et leur rôle de points de rabattement peut être renforcé, avec des horaires de cars synchronisés avec ceux des trains.
- Il convient également d'adapter les horaires des trains aux déplacements pendulaires scolaires, universitaires et professionnels, en fonction des bassins d'emplois réels, ce qui implique un renforcement, voire la réouverture, des haltes et gares ferroviaires existantes.

Concernant les dessertes ferroviaires :

- Nous devons collectivement réfléchir à la nature de l'offre de mobilités que nous devons proposer tout en tenant compte des déterminants de la demande de transport, en particulier les types d'espaces dans lesquels vivent les habitants.
- Il conviendra, d'une part, d'aller vers un modèle qui articule modes lourds de déplacements et mobilités actives et, d'autre part, de faire évoluer nos modèles d'aménagement pour réduire les besoins de mobilité et les flux de transport.
- Il est nécessaire d'optimiser le remplissage des trains en proposant un matériel roulant mieux adapté en capacité comme en consommation d'énergie et en adaptant la tarification à cet objectif.
- Sans forcément générer des coûts déraisonnables, il est nécessaire de travailler à l'amélioration des dessertes et à l'équilibre d'offres, à une bonne adéquation des horaires avec les besoins des voyageurs, à une augmentation des cadencements sur les lignes existantes (tant sur les fréquences des trains que sur la régularité et la lisibilité des intervalles), et à une meilleure gestion des changements en gare pour renforcer l'attractivité du train sur les trajets avec rupture de charge.
- Il est pris acte de l'ouverture à la concurrence du service sur le réseau normand entre aujourd'hui et 2033. L'arbitrage régional entre les coûts de fonctionnement et les nécessaires investissements devra permettre d'améliorer la desserte des territoires de l'ouest normand, tant sur le plan quantitatif que sur le plan qualitatif.
- Des objectifs de dessertes claires et phasés permettant de planifier conjointement urbanisme et politique de mobilité à l'échelle des territoires doivent être définis avec la Région.

Concernant l'utilisation optimisée du train et l'accueil en gare :

- Le prix du billet de train paraît élevé face à d'autres modes de transport carboné et les déterminants de sa fixation sont peu lisibles et peu compréhensibles pour le voyageur qui s'explique mal les écarts selon la période et la nature du trajet (direct ou avec changement). La question de la tarification est ainsi cruciale pour rendre le train plus attractif pour nos concitoyens, en particulier pour les plus modestes, les familles et les jeunes. Elle l'est également dans le cadre de l'organisation de voyages et sorties scolaires et périscolaires afin de favoriser ces déplacements en train plutôt qu'en car.
- L'intérêt du train comme support d'un tourisme durable est croissant, avec notamment un volet cyclotourisme déjà fort en Normandie, mais pouvant être encore profondément renforcé. La



connexion entre les gares et les véloroutes doit être améliorée et les services offerts aux cyclotouristes dans les gares peuvent être développés, notamment sur le volet location.

- Pour accroître l'usage du train, il y a lieu, de manière partenariale, d'améliorer l'attractivité, les fonctionnalités et la sécurité des gares et haltes ferroviaires du territoire et d'aménager les quartiers gare pour y accueillir habitants et activités et y promouvoir la multimodalité.
- Il y a enfin lieu de promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises même si la concurrence avec le trafic voyageur et les travaux de régénération du réseau rendent l'objectif complexe à mettre en œuvre. La nouvelle autoroute ferroviaire entre Bayonne et Cherbourg-en-Cotentin est en ce sens un exemple inspirant.

Nous, élus représentants nos Etablissements Publics de Coopération Intercommunale ou Conseils Départementaux membres du Pôle métropolitain Réseau Ouest Normand, constatons un certain défaut d'information pour les élus sur les sujets ferroviaires. En conséquence, nous nous engageons à participer activement aux instances de concertation mises en place par la Région Normandie : Conférences d'axes, Comités de vie des gares et Comités des partenaires.

Nous déclarons en outre être prêts à travailler, collectivement ou individuellement, avec les services de la Région Normandie, ceux de son ou de ses opérateur(s) ferroviaire(s) et ceux de SNCF Réseau pour, ensemble, bien documenter les besoins de nos territoires et mettre en œuvre les différents points du présent manifeste.

Nous déclarons enfin que le présent Manifeste sera adressé au Préfet, Délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine (DIDVS), aux Préfets de Région et Président(e)s des Régions Normandie, Île-de-France, Centre – Val de Loire et Pays de la Loire, aux Présidents des Conseils Départementaux concernés et non membres du Pôle métropolitain Réseau Ouest Normand : Hauts de Seine, Eure, Eure-et-Loir, Indre-et-Loire, Ville de Paris, Manche, Sarthe, Seine-Maritime et Yvelines, ainsi qu'aux parlementaires des trois départements de l'Ouest Normandie.

ANNEXES

Table des matières

A.	ÉLÉMENTS DE CONTEXTE PRÉPARÉS PAR L'AUCAME.....	7
1.	De l'importance du ferroviaire dans un nouveau système de mobilités décarbonées	7
3.	La situation dégradée du ferroviaire dans l'ouest de la Normandie dans un contexte de croissance de la demande.....	11
B.	LES TRAVAUX DU PÔLE METROPOLITAIN SUR LE FERROVIAIRE.....	13
1.	Un sujet identifié comme majeur par les élus du Pôle métropolitain	13
2.	La création d'un groupe de travail dédié au sein du Pôle métropolitain.....	13
3.	L'organisation d'une « Conférence du Réseau » consacrée au ferroviaire, avec M. Jean-Baptiste GASTINNE, Vice-président en charge à la Région Normandie comme invité d'honneur.....	16
4.	La question des mobilités, notamment ferroviaires, objet d'une réunion des DGS des EPCI et Conseils Départementaux membres, en présence de M. Laurent MARY, DGA Transports et Aménagement de la Région Normandie.....	17
5.	Les conclusions de la réunion tenue en visioconférence le 30 septembre 2025, à l'initiative des élus des territoires desservis par la Ligne Paris-Granville Sud Normandie.	18

A. ELÉMENTS DE CONTEXTE PRÉPARÉS PAR L'AUCAME

1. De l'importance du ferroviaire dans un nouveau système de mobilités décarbonées

La mobilité au cœur de la vie des territoires

Par sa place dans la vie quotidienne de nos concitoyens comme dans celle de notre économie, par son importance dans une société de plus en plus ouverte et hyperconnectée, la mobilité est depuis longtemps au cœur des politiques publiques.

La possibilité de se déplacer constitue une condition d'exercice d'une liberté publique essentielle : celle d'aller et venir. C'est également une modalité indispensable au fonctionnement des entreprises, à la fois pour leurs collaborateurs et pour leur processus de production et de livraison.

Le caractère très carboné de nos mobilités actuelles et leur rôle dans la crise écologique à l'œuvre, mais aussi dans la crise sociale qui en découle, car se déplacer coûte de plus en plus cher, doivent nous amener aujourd'hui à réinterroger notre système de transport. Nous devons réfléchir à la nature de l'offre de mobilités que nous devons proposer tout en tenant le plus grand compte des déterminants de la demande de transport, en particulier les types d'espaces dans lesquels vivent les habitants. Cette double interrogation va inévitablement nous amener à repenser nos modèles actuels d'aménagement.

La mobilité, première source d'émission de gaz à effet de serre, pèse sur le budget des ménages

Le secteur des transports constitue aujourd'hui en France la première source d'émission de gaz à effet de serre, dont 80 % pour la seule mobilité routière. Il constitue également le deuxième facteur d'artificialisation des sols et représente près du quart des sols imperméables avec, là aussi, une part très majoritaire du mode routier dont le linéaire est, en France, supérieur à un million de kilomètres.

Il s'agit très clairement des conséquences de plus de 60 ans de choix d'aménagement du territoire qui ont favorisé la mobilité automobile et la périurbanisation tant pour l'habitat que pour nombre de fonctions économiques, au premier rang desquelles le commerce. C'est pourquoi, à la différence d'autres secteurs émetteurs de CO₂, celui des transports peine à réduire ses émissions en raison de l'inertie de notre mode d'occupation de l'espace.

La part du couple habitat-transport dans la consommation finale des ménages n'a cessé de croître au cours de ces dernières décennies, elle a même doublé en 60 ans. Elle représente aujourd'hui 40 % de cette consommation finale et pèse considérablement sur les ménages les plus modestes. On estime aujourd'hui que près de 13 millions de Français sont dans une situation de précarité liée à la mobilité. Parmi eux, 4 millions n'ont accès à aucun mode de transport individuel ou collectif et 9 millions combinent un budget carburant élevé et de faibles revenus qui les contraignent dans leurs choix de déplacements.



Le train : un rôle majeur dans la décarbonation des mobilités

Le transport ferroviaire a un rôle capital à jouer dans l'atteinte des objectifs de neutralité carbone en France et en Europe à horizon 2050. Il est, avec la mobilité active, le mode de transport le plus écologique. Une empreinte carbone relativement faible qui tient à deux choses : l'efficacité énergétique du train qui le place parmi les modes massifiés d'une part, et le démarrage anticipé de sa transition énergétique réalisée grâce à l'électrification d'une grande partie du réseau ferroviaire, d'autre part. L'augmentation de sa part modale revêt donc une importance majeure pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports.

Avec seulement 0,4 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, le ferroviaire est déjà vertueux et le report modal des passagers vers le rail est essentiel pour atteindre les objectifs climatiques. Mais choisir le train, c'est également opter pour un mode de transport efficace dans un contexte d'urbanisation croissante de la société.

Une promotion du ferroviaire qui s'inscrit dans des stratégies européennes et nationales

L'Union Européenne, qui avait fait de 2021 « l'année européenne du rail » afin de promouvoir ce moyen de locomotion destiné à jouer un rôle clé dans la transition écologique, a engagé de nombreux débats (interopérabilité, intermodalité, financement, recherche et innovation...), prémices de nouvelles directives, pour donner les moyens d'offrir au mode de transport ferroviaire, un réel développement compte tenu de sa faible part dans les émissions de gaz à effet de serre.

En France, la Loi d'Orientation des Mobilités, dite LOM (loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019), vise à définir une politique publique des mobilités en France pour atteindre quatre objectifs :

- Apporter à tous et sur 100 % du territoire des solutions alternatives à la dépendance à l'usage individuel de la voiture,
- Développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité,
- Réduire l'empreinte environnementale des transports,
- Investir davantage dans les infrastructures qui améliorent les transports du quotidien (hausse de 40 % des investissements), notamment pour renforcer l'offre de transports en commun moins émetteurs de GES.

Le mode ferroviaire apporte des solutions concrètes sur ces quatre enjeux pour contribuer pleinement à atteindre les objectifs. Ainsi, le report modal en faveur du ferroviaire représente un axe majeur de la transition écologique des mobilités, telle qu'elle ressort de la Loi.

Par ailleurs, la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) de 2015 actualisée en 2020, réaffirme l'enjeu du report modal pour diminuer rapidement et efficacement les émissions de GES. Son orientation n° 5 rappelle l'ambition de l'État : « Encourager au report modal en soutenant les mobilités actives et les transports massifiés et collectifs (fret et voyageurs) et en développant l'intermodalité ».

Le projet de SNBC mis en concertation en novembre 2024 et non encore publié indique que « *le mode ferroviaire offre une alternative sûre, rapide et bas carbone à la voiture. L'Etat souhaite engager, aux*



côtés de la SNCF, de l'Union européenne et des collectivités locales, une nouvelle donne ferroviaire avec le double objectif de mettre un terme au vieillissement du réseau, et d'investir dans le développement du réseau ferroviaire. Pour les usagers, la modernisation du réseau ferroviaire se traduira par plus de trains, une meilleure ponctualité et des temps de parcours moins longs. Le développement du réseau permettra, au-delà de la poursuite des projets de lignes nouvelles engagés, de développer les transports du quotidien via la mise en service des services express régionaux métropolitains, priorité majeure du Gouvernement, et l'encouragement à mettre en service des trains plus légers sur les lignes ferroviaires de desserte fine du territoire grâce notamment à un régime de sécurité adapté et proportionné aux usages ».

2. La nécessaire définition d'une politique nationale claire et pérenne pour le ferroviaire

Corriger les principaux défauts du réseau ferroviaire français

Le transport ferré de voyageurs doit faire face à ses propres difficultés : l'organisation en étoile centrée sur Paris du réseau ferré, le retard accumulé dans la régénération du réseau secondaire et le linéaire encore important de lignes non-électrifiées ne permettent plus une desserte fine du territoire, laissant de vastes portions du territoire à la seule mobilité automobile pour les trajets de moyenne ou de longue portée.

De plus, la priorité donnée au trafic de voyageurs pénalise le fret qui souffre également de l'organisation nocturne des chantiers d'entretien du réseau.

Enfin et surtout, ce sont des logiques économiques et financières de court terme qui ont primé dans la gestion du réseau ferroviaire. Depuis 1995 en particulier, l'Etat s'est concentré sur l'assainissement comptable de la SNCF et ce, au détriment des investissements ferroviaires dans un contexte de dégradation de l'infrastructure existante.

Privilégier une offre multimodale moins favorable aux modes routiers

Les avantages de la route et la part qui lui a été donnée au cours des dernières décennies rendent illusoire l'atteinte des objectifs de décroissance de sa part modale. Il vaudrait mieux inscrire les modes de déplacement dans une complémentarité organisée et efficace plutôt que de chercher à les opposer et à substituer le plus faible au plus fort.

Car nous le savons, une diminution, même minime, de la part modale de l'automobile suppose un bouleversement des usages et des habitudes de mobilité de nos concitoyens. Par exemple, la hausse de la part modale du ferroviaire de 2,5 points, telle que prévue par la planification écologique nationale, suppose que 3 millions de Français abandonnent l'automobile au profit du train pour leur trajet domicile-travail quotidien et que 4 millions de Français préfèrent le train à la voiture pour partir en week-end quatre fois par an.



Face à l'indispensable décarbonation des mobilités, les politiques publiques à mettre en place devront donc à la fois réorienter une politique d'offre aujourd'hui essentiellement routière et réguler une demande croissante et multiforme.

Il faudra ainsi privilégier une démarche intégrée qui sera, par essence, multimodale en ne réservant les modes motorisés individuels qu'aux liaisons finales vers les espaces peu denses et éloignés. Il conviendra ainsi, d'une part, d'aller vers un modèle qui articule modes lourds de déplacements et mobilités actives et, d'autre part, de faire évoluer nos modèles d'aménagement pour réduire les besoins de mobilité et les flux de transport.

Cette vision des choses suppose à l'évidence un renouveau ferroviaire qu'il convient d'ores et déjà de programmer et de financer.

Poursuivre et amplifier résolument l'effort budgétaire en faveur des mobilités alternatives à la route et en particulier de la régénération du réseau ferré.

Il est en effet surprenant de constater que, depuis une cinquantaine d'années, les politiques d'économie d'énergie, de lutte contre la pollution et plus récemment contre le changement climatique n'ont pas fait preuve d'une volonté très marquée à l'endroit de la politique des transports.

Pourtant, dès 2012-2013, la « Commission Mobilité 21 » avait proposé au gouvernement de surseoir aux projets d'extension des réseaux routiers et ferroviaires et de mettre l'accent sur l'entretien et la modernisation des réseaux historiques qui souffraient de la politique du tout TGV. Et en 2017, l'arrêt de la politique de la grande vitesse avait été confirmé et le choix de l'accent mis sur les transports du quotidien avait été annoncé, mais des décisions plus récentes viennent amoindrir cette orientation.

Certes, des crédits d'Etat, mais aussi et surtout les investissements massifs des Régions, notamment pour le renouvellement du matériel roulant (TET et TER) en fin de vie au moment de leur transfert ont permis d'indéniables progrès. Ceux-ci s'avèrent cependant insuffisants pour permettre un transfert modal massif de voyageurs et encore plus de marchandises.

Il est également notable que la part de l'enveloppe budgétaire consacrée aux mobilités alternatives à la route est passée de 50 % en 2021 à 66 % aujourd'hui. Parallèlement, la part des budgets prévus pour la route a baissé de 50 % par rapport à la période 2015-2022. De plus, sur proposition du Conseil d'Orientation pour les Infrastructures (COI), les crédits de l'Etat au profit de l'Agence de financement des infrastructures de transport (AFIT) ont été abondés de 24 milliards d'euros sur la période 2023-2027.

Mais ces choix résisteront-ils aux exercices en cours d'économie budgétaire et à la disparition envisagée de l'AFIT ?

Quoi qu'il en soit, la mise en œuvre d'une stratégie crédible de report modal suppose de s'inscrire dans le temps long et de mettre en place une planification territorialisée des investissements à consentir menée conjointement par l'Etat et les collectivités territoriales.



3. La situation dégradée du ferroviaire dans l'ouest de la Normandie dans un contexte de croissance de la demande

Un réseau tout juste maintenu depuis 30 ans

Comme le reste du territoire national, la Normandie a bénéficié de la constitution d'un puissant réseau ferroviaire à partir de la seconde moitié du XIX^{ème} siècle. Cependant, en Normandie comme au plan national, le réseau ferroviaire est entré, après la Première Guerre mondiale, dans une phase de forte régression qui conduira en France à une perte de linéaire ferroviaire de 16 000 km entre 1930 et 2014.

Fait marquant, le voyage inaugural du « turbotrain » a eu lieu le 14 mars 1970 sur la ligne Paris-Caen. Les rames de type ETG sont mises en service en mars 1971, sur la ligne Paris-Caen-Cherbourg. Le jour de son voyage inaugural, le temps de parcours entre Caen et Paris fut de 1h44. Ce temps de parcours n'a jamais été plus rapide depuis lors, même après l'électrification de la ligne intervenue en 1995.

Car la Normandie est restée à l'écart de la constitution du réseau national du TGV et l'état de son réseau ferroviaire a tout juste été maintenu à niveau depuis le milieu des années 90, même si plusieurs projets ont été étudiés sans donner lieu à réalisation : projet avorté de « TGV Normand » en 1991, projet non-abouti de « Liaison Rapide -Normandie - Vallée de Seine » (LRNVS) en 1994, « Plan Bussereau » en 2008, abandonné en raison des conséquences de la Consultation du « Grand Paris » en 2009 qui ont conduit à l'émergence, à partir de 2012 du projet de « Liaison Nouvelle Paris-Normandie » (LNPN).

Un réseau ferré peu dense et vieillissant, opéré par la Région Normandie

Aujourd'hui, le réseau ferré de l'ouest de la Normandie mesure 686 km de long et compte 53 points d'arrêt, gares ou haltes ferroviaires. Si la densité de population y est moindre (84 hab./km²), la densité ferroviaire y est plutôt faible (40 km de ligne pour 1 000 km²) comparé à l'ex-Haute Normandie (47,5 km/1 000 km²) ou à la Bretagne (42,6 km/1 000 km²).

Une partie substantielle du réseau ouest-normand est composée de « lignes de desserte fine du territoire » : Dreux-Argentan ; Argentan-Granville ; Lison-Dol-de-Bretagne et Lisieux-Deauville-Dives-Cabourg. Nous savons qu'au plan national, l'avenir de ces lignes fait débat depuis plusieurs années. En 2018, un rapport de Jean-Cyril SPINETTA préconisait leur fermeture pure et simple qui avait été opportunément refusée par le gouvernement. Le rapport de François PHILIZOT de 2020 proposait une vision plus réaliste qui consistait à hiérarchiser ces lignes et d'en diversifier le financement selon leur fréquentation, leur importance et leur potentiel. A la suite de ce rapport, une partie de ces lignes a intégré le réseau structurant national et est intégralement financée par SNCF Réseau. Mais face aux contraintes budgétaires, il conviendra d'être vigilant car ces lignes sont essentielles pour les territoires concernés de l'ouest-normand.

Le territoire du Pôle est désormais desservi par le réseau « Nomad Train » organisé par la Région Normandie, autorité organisatrice du réseau ferroviaire. A échelle régionale, ce réseau fait circuler quotidiennement 369 trains pour 400 000 voyageurs hebdomadaires et 1,9 milliard de voyageurs-kilomètres par an. Ce réseau génère une recette annuelle de 160 millions d'euros.



Une offre ferroviaire qui stagne dans un contexte de croissance de la fréquentation

Dans l'ouest de la Normandie, un axe Lison-Caen-Lisieux concentre une grande partie de l'offre : 50 à 70 trains par jour entre Lison et Lisieux et 122 trains par jour en gare de Caen. Les gares de Cherbourg, Saint-Lô et Alençon bénéficient d'une offre moindre : 25 trains par jour.

En 2024, l'offre reste sensiblement la même qu'en 2020. Elle a toutefois plutôt augmenté à l'est de Caen et sur la ligne Paris-Granville et diminué à l'ouest de Caen : + 3 trains par jour à Lisieux et + 6 à Mézidon-Canon ; + 1 ou + 2 trains par jour sur Alençon, Argentan et Granville et - 4 trains par jour en gares de Cherbourg, Lison et Bayeux.

Pourtant, sur cette même période, la fréquentation est en très forte hausse de + 38 % entre 2018 et 2023. La seule gare de Caen a vu sa fréquentation bondir de 2,8 millions de voyageurs par an en 2018 à 4,1 millions en 2023.

Il convient enfin de souligner que la part du mode ferré dans les trajets du quotidien est très faible - moins de 1 % - dans l'ouest de la Normandie. Cette situation s'explique à la fois par une organisation des dessertes ferroviaires peu adaptées aux migrations pendulaires et par un aménagement de l'espace où les gares sont désormais plutôt éloignées des principaux générateurs de flux.

Au total, le réseau ferroviaire de l'ouest de la Normandie est peu dense et vieillissant et cette vétusté génère déjà et va générer des phases de lourds travaux qui nuisent à la régularité des trains alors même que l'accessibilité ferroviaire est un enjeu d'attractivité et donc de développement économique, notamment touristique.

B. LES TRAVAUX DU PÔLE METROPOLITAIN SUR LE FERROVIAIRE

1. Un sujet identifié comme majeur par les élus du Pôle métropolitain

Dans le cadre de sa « Feuille de route 2024-2026 », le Pôle métropolitain Réseau Ouest Normand a identifié la question de l'offre ferroviaire dans son territoire comme un enjeu majeur de mobilisation des élus des EPCI et Conseils Départementaux membres.

2. La création d'un groupe de travail dédié au sein du Pôle métropolitain

Afin de traiter le sujet, une méthode a été mise en œuvre pour organiser les réflexions collectives en vue de rédiger un « **Manifeste des élus du Pôle métropolitain Réseau Ouest Normand pour un renouveau ferroviaire dans l'ouest de la Normandie** ».

Sur proposition d'un certain nombre d'élus, le Comité Syndical du Pôle métropolitain a validé le principe de la création d'un « **groupe de travail ferroviaire** » lors de sa réunion du 4 octobre 2024. Ce groupe de travail a été ouvert aux élus intéressés, mais également aux techniciens de leurs services concernés par le sujet.

Ce groupe de travail a été constitué et il a été décidé de confier les travaux préalables à sa première réunion à l'AUCAME, avec mission pour l'Agence d'y présenter les éléments de contexte de la situation du ferroviaire en France en général et en Normandie en particulier dans un contexte de nécessaire décarbonation des mobilités.

La première réunion du groupe de travail s'est tenue le 28 février 2025. Sur la base des travaux de l'AUCAME dont les principales conclusions figurent ci-avant, les membres du groupe de travail ont effectué un vaste tour d'horizon des problématiques liées au ferroviaire dans l'ouest de la Normandie, à la fois d'un point de vue global, mais également en examinant plusieurs questions localisées, importantes pour les territoires concernés.

Les principaux points traités au cours de cette réunion sont les suivants :

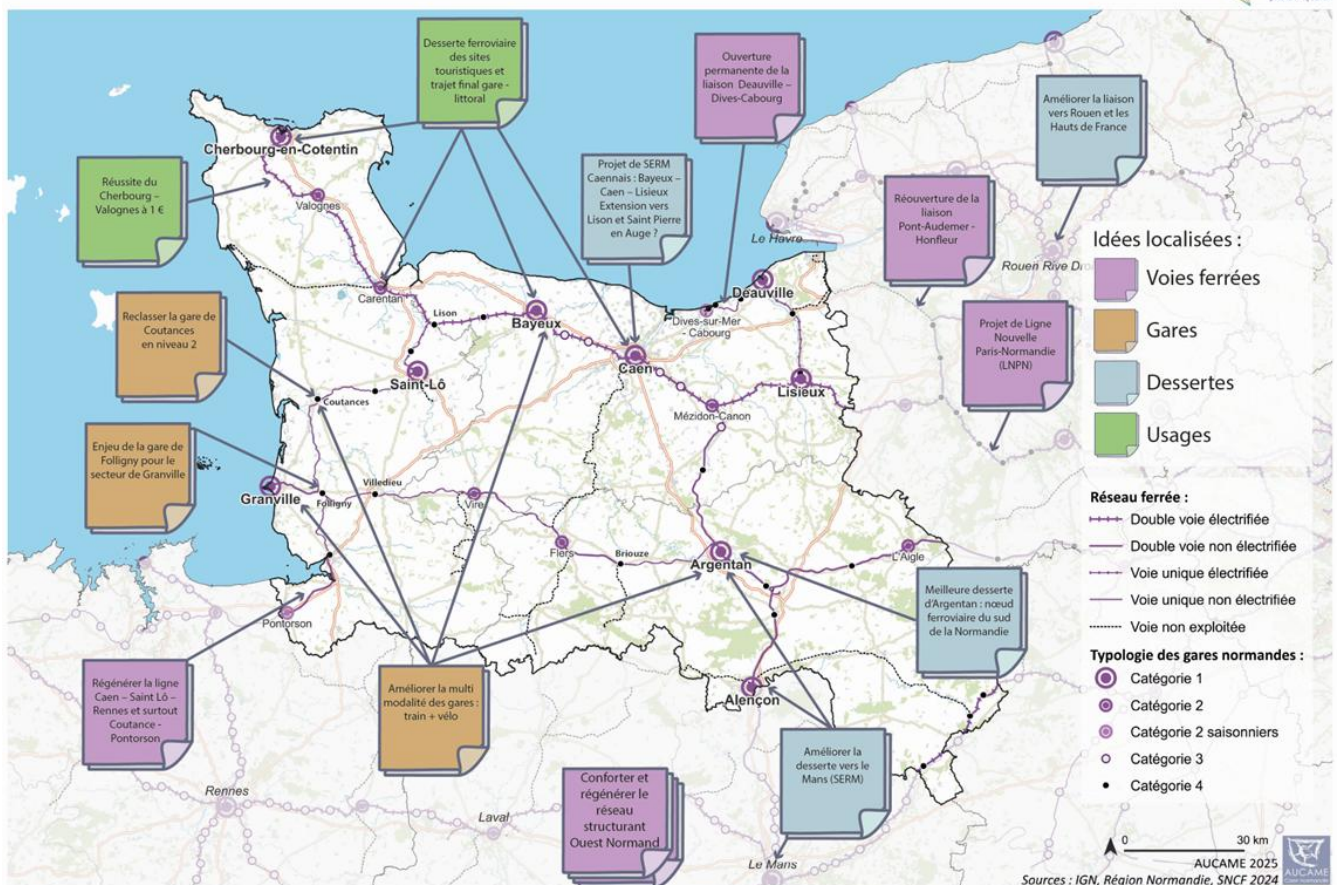
- Le **réseau ferroviaire** de l'ouest de la Normandie est **peu dense et vieillissant**. Ce problème de vétusté impacte l'ensemble du réseau principal et des lignes secondaires au plan national ;
- En Normandie, cette vétusté génère déjà et va générer des **phases de lourds travaux qui nuisent à la régularité** des trains alors même que **l'accessibilité ferroviaire est un enjeu d'attractivité** et donc de développement économique, notamment touristique ;
- En avance avec le turbotrain dans les années 70, **le réseau normand est aujourd'hui en retard** et relativement déconnecté du réseau TGV ;
- Si **la LNPN et l'axe Paris-Granville sont indispensables**, il faut réfléchir à la pérennité et **l'efficacité de la desserte des régions voisines** par des lignes transversales (Bretagne, Hauts de France, Centre, Pays de la Loire) ;

- S'agissant de la mobilité du quotidien, **la question des étoiles ferroviaires** en cours de montage est importante (Caen, Rouen, Le Mans) pour structurer une offre périurbaine ;
- La question du **coût trop élevé de billet de train**, en particulier pour les jeunes et les familles, a été soulignée, en raison du **modèle économique actuel de la SNCF** (péages SNCF Réseau) ;
- Une **meilleure gestion des horaires et des changements** permettrait de favoriser l'usage du train par les actifs et les scolaires à des coûts raisonnables ;
- Enfin, **la question des gares**, de leur attractivité et de leur multimodalité, est apparue comme un moyen de mieux valoriser le train.

Ces différents points ont été synthétisés sur une unique carte qui figure ci-dessous et où les questions ont été réparties en quatre catégories :

- L'infrastructure en tant que telle : « les voies ferrées » ;
- Le sujet des gares et de leur contexte urbain ;
- La question des dessertes, y compris vers les régions voisines ;
- Les problématiques liées aux usages, notamment pour les touristes.

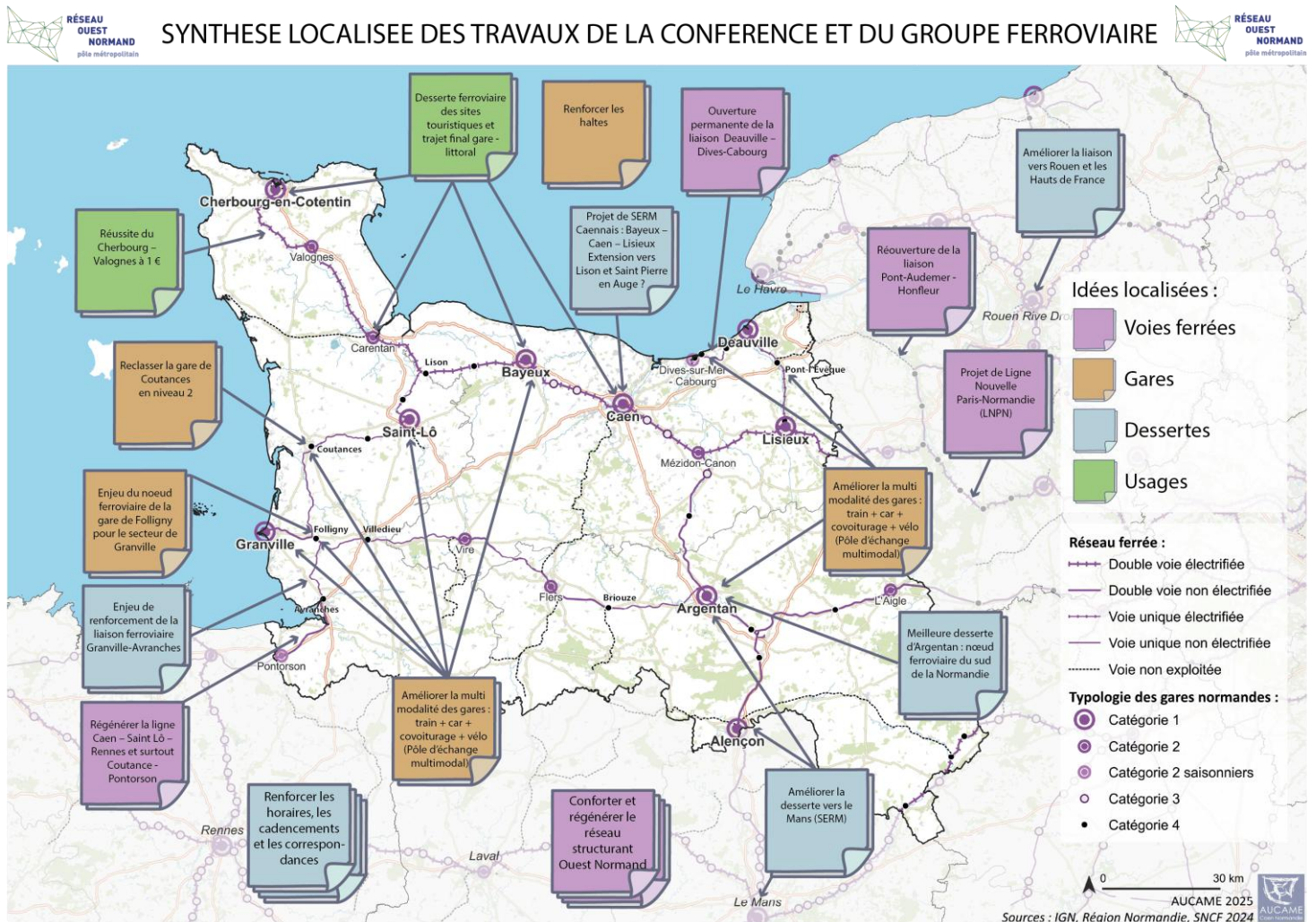
SYNTHESE LOCALISEE DES TRAVAUX DE LA REUNION DU GROUPE FERROVIAIRE DU 28 FEVRIER 2025



Le présent manifeste a été amendé par les EPCI et Conseils départementaux au cours de l'été 2025 et sa version soumise au Comité Syndical du Pôle métropolitain a été finalisée au cours d'une seconde réunion du groupe de travail ferroviaire qui s'est tenue le 15 septembre 2025.

La seconde réunion du groupe de travail a également permis de finaliser la carte de synthèse.

La version finale de la carte est donc consultable ci-dessous.



3. L'organisation d'une « Conférence du Réseau » consacrée au ferroviaire, avec M. Jean-Baptiste GASTINNE, Vice-président en charge à la Région Normandie comme invité d'honneur

Depuis sa création en janvier 2023, le Pôle métropolitain Réseau Ouest Normand organise, deux à trois fois par an, des « Conférences du Réseau » ouvertes largement aux élus intéressés des EPCI et Conseils départementaux membres du Pôle, mais également à leurs techniciens. Un grand témoin ou invité d'honneur se charge d'introduire la Conférence pour éclairer les débats qui sont également alimentés par les retours d'expériences d'élus du Réseau. Ces travaux donnent lieu à la publication d'actes qui sont largement diffusés.

Dans le cadre du sujet ferroviaire, majeur sur le premier semestre 2025 pour le Pôle métropolitain, une telle conférence a été organisée à Bayeux le 14 mars 2025 sur le thème « Le ferroviaire du quotidien dans l'ouest de la Normandie », sous la présidence de M. Aristide OLIVIER, Président du Pôle métropolitain Réseau Ouest Normand, et en présence de M. Jean-Baptiste GASTINNE, Vice-président en charge à la Région Normandie comme invité d'honneur.

Dans un discours remarquable par sa clarté et sa grande franchise, M. GASTINNE a présenté les évolutions récentes et les perspectives du ferroviaire en Normandie. Les principaux points à retenir de son intervention sont les suivants :

- La Région va fêter le **5 ans du réseau NOMAD** dans lequel elle a investi **2,3 milliards d'euros**, dont 1,5 milliard en matériel neuf ;
- **Le Conseil Régional de Normandie ne souhaite pas instaurer un versement transport** comme l'y autorise désormais la Loi ;
- En Normandie, **le ferroviaire ne représente que moins de 3 % des mobilités du quotidien** mais **la fréquentation a augmenté de 25 %** depuis 2020 ;
- Le **problème du financement** à venir est la question cruciale pour les investissements nécessaires **pour maintenir le réseau à niveau** ;
- **L'ouverture à la concurrence** devrait permettre d'améliorer l'offre, à coût constant ;
- Le réseau ferré n'est pas conçu, hors Paris, pour desservir les aires métropolitaines. **Les étoiles ferroviaires**, pour importantes qu'elles soient, constituent dès lors un **vrai challenge technique et financier** ;
- Enfin, **la LNPN constitue un projet majeur pour la desserte de la Normandie** et il y a lieu de faire évoluer l'actuelle position de la région Île-de-France.

Il ressort des retours d'expériences des élus, présentés lors la Conférence, les deux points suivants :

- A leur échelle, **les EPCI doivent favoriser l'usage du train** en aménageant les **quartiers gare** et en y améliorant la **multimodalité** ;



- Il faut **trouver des améliorations de services** (horaires, facilité des changements, vie à bord des trains, ...) **qui optimisent l'expérience voyageur** sans surcoûts importants.

Lors de cette Conférence, la carte de synthèse des travaux du groupe de travail ferroviaire a été amendée et complétée.

4. La question des mobilités, notamment ferroviaires, objet d'une réunion des DGS des EPCI et Conseils Départementaux membres, en présence de M. Laurent MARY, DGA Transports et Aménagement de la Région Normandie

Parmi les organes du Pôle métropolitain Réseau Ouest Normand figure le groupe permanent des DGS des EPCI et Conseils départementaux membres du Pôle. Ce groupe se réunit deux fois par an pour échanger sur les questions qui préoccupent les territoires et pour traiter d'un sujet particulier.

La réunion du 23 mai 2025 s'est tenue à Granville, accueillie par la Communauté de communes Granville Terre et Mer et était consacrée aux questions de mobilités en lien avec la Région, notamment la question de la mise en œuvre des « bassins de mobilités » créés par la Région Normandie.

En introduction à cette réunion, une restitution des travaux menés par le Pôle métropolitain a été faite, en présence de M. Laurent MARY, DGA Transports et Aménagement de la Région Normandie. Il ressort des débats qui ont suivi les points suivants :

- L'aménagement du territoire et les mobilités forment un système. Les quartiers de gares en sont un bon exemple : ils sont à renforcer et densifier, par l'accueil de logements nouveaux à proximité et surtout par la création de services nouveaux (dans et à proximité des gares) et par un traitement qualitatif des espaces publics.
- Les gares et haltes ferroviaires sont des nœuds de mobilité primordiaux. Or, l'articulation horaire entre le réseau de transport en commun Nomad routier et les trains peut être améliorée, pour renforcer l'intermodalité.
- L'importance stratégique de ligne Paris-Granville pour le développement du Sud de la Région Normandie doit être soulignée. Son classement en ligne du réseau national structurant et sa régénération sont capitaux pour le redéveloppement industriel des bassins de L'Aigle, d'Argentan, d'Alençon-Sées, de Flers-La Ferté-Macé, de Falaise et de Vire, et pour le développement des territoires des villes moyennes tout au long de la ligne (accueil de populations actives, d'entreprises, etc., du Perche au littoral de Granville à Coutances. Le coût de cette régénération est estimé à 800 millions d'euros par les services de la Région. C'est un montant élevé mais porteur d'importantes retombées positives, qui peut être inscrit et étalé dans le temps pour répondre aux contraintes budgétaires de la Région.
- Les questions de la billettique, d'articulation tarifaire avec les réseaux urbains de transports et de lisibilité des tarifs et de dématérialisation sont des sujets importants, sachant qu'il faut prendre en compte les difficultés de certains de nos concitoyens face aux outils numériques.



- L'ouverture à la concurrence du service sur le réseau normand entre aujourd'hui et 2033 conduira la Région Normandie à arbitrer entre investissements et fonctionnement et à trouver un équilibre entre amélioration de l'offre et entretien du réseau.
- Les élus devraient participer plus activement aux instances de concertation mises en place par la Région Normandie : Conférences d'axes, Comités de vie des gares et Comités des partenaires.

5. Les conclusions de la réunion tenue en visioconférence le 30 septembre 2025, à l'initiative des élus des territoires desservis par la Ligne Paris-Granville Sud Normandie.

Dans le prolongement de l'élaboration du présent Manifeste sous égide du groupe de travail « ferroviaire » installé par le Pôle métropolitain réseau Ouest Normand, et en approfondissement de celui-ci, les élus des territoires desservis par la ligne Paris-Granville Sud Normandie ont souhaité se fédérer et s'organiser pour revendiquer le classement en ligne d'intérêt national et défendre la régénération et la modernisation de cette ligne essentielle au développement social, économique et touristique de leurs territoires, dans un souci de décarbonation des mobilités.

Il ressort notamment de cette réunion que, dès lors que la ligne Paris-Granville Sud Normandie dessert, outre la Normandie, les deux régions Centre - Val de Loire et Île-de-France et en particulier les territoires d'Eure-et-Loir autour de Dreux, il y a lieu d'associer les collectivités concernées aux réflexions et actions à mener.

Il a également été souligné l'importance, pour accroître sa capacité à terme, de conserver une infrastructure à deux voies et de prévoir l'électrification de la section Dreux-Granville.

Il a enfin été proposé, lors de cette réunion, d'adresser le présent Manifeste au Préfet, Délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine (DIDVS), aux Préfets de Région et Président(e)s des Régions Normandie, Île-de-France, Centre – Val de Loire et Pays de la Loire, aux Présidents des Conseils Départementaux concernés et non membres du Pôle métropolitain Réseau Ouest Normand : Hauts de Seine, Eure, Eure-et-Loir, Indre-et-Loire, Ville de Paris, Manche, Sarthe, Seine-Maritime et Yvelines, ainsi qu'aux parlementaires des trois départements de l'Ouest Normandie.

La synthèse de tous ces éléments de connaissance et de débat ont permis d'établir le « Manifeste des élus du Pôle métropolitain Réseau Ouest Normand pour un renouveau ferroviaire dans l'ouest de la Normandie » qui figure au début du présent document.