Matériel, gares et infrastructures

La Normandie ne manque pas d'ambition pour développer le ferroviaire et mettre en œuvre une alternative sérieuse au tout-voiture, en rendant le train plus accessible et pratique.

En 2016, l'Etat, la Région et SNCF Mobilités actaient **le transfert de la compétence des lignes Intercités** Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Caen-Cherbourg/Trouville-Deauville, Paris-Evreux-Serquigny, Paris-Granville et Caen-Le Mans-Tours, de l'Etat **vers la Région au 1er janvier 2020.**

Première région à avoir obtenu ce transfert, **en contrepartie d'un effort financier très important de l'Etat** (1,4 milliard d'euros), la Normandie met ainsi tout en oeuvre pour que la situation ferroviaire s'améliore au plus vite :

- Plus de 1,4 milliard d'euros pour moderniser et renouveler la flotte de trains normands
- 500 millions d'€ de travaux pour remettre en état les infrastructures dégradées (voies, tunnels, ponts…), notamment vers Paris
- Près de 250 millions d'euros investis pour doter la Normandie d'ateliers de maintenance opérationnels
- 120 millions d'euros investis par la Région pour les gares et les Pôles d'Echanges Multimodaux

Déraillement d'un train de marchandises sur le secteur Cherbourg–Carentan

À la suite du déraillement d’un train de marchandises survenu dimanche 11 janvier 2026 à proximité de la gare de Carentan (Manche), la circulation ferroviaire est interrompue entre Lison et Cherbourg. L’incident, qui n’a causé aucun dommage humain ni impliqué de matières dangereuses a toutefois entraîné des dégâts matériels de grande ampleur sur les infrastructures.

La Région Normandie, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs mobilisent le maximum de moyens disponibles pour permettre une reprise la plus rapide des circulations et assurer une continuité de service pour les voyageurs. Dès le 5 février, une reprise partielle du trafic sera assurée sur une voie, avec un retour à la normale prévu avant mi-mars une fois la voie la plus endommagée reconstruite.

Le relevage du train va consister à évacuer les 17 wagons du convoi ainsi que les 34 remorques qu’ils transportaient. Il mobilisera des moyens lourds d’une ampleur exceptionnelle. 100 agents sont mobilisés sur cette opération, ainsi que deux grues ferroviaires de très fort tonnage. Le relevage par grue Kirow de ce type de wagons spécialisés pour le ferroutage constitue une première.

Une fois le relevage réalisé, les équipes de SNCF Réseau engageront les travaux de remise en état de l’infrastructure. Ceux-ci comprendront notamment le renouvellement de la voie et du ballast sur l’ensemble du linéaire endommagé, la réparation de la caténaire sur les sections concernées, ainsi que des interventions sur la voie adjacente.

Depuis lundi 12 janvier, les équipes SNCF Voyageurs sont entièrement mobilisées pour organiser un service de substitution par car avec plus de 24 cars faisant des rotations entre Caen et Cherbourg. Ce service de substitution sera renforcé avec plus de cars en circulation. Les voyageurs pourront réserver leur place directement sur SNCF Connect ou en gare auprès des agents SNCF Voyageurs.

Plus d'informations

Des trains neufs au confort proche des TGV

Afin d'améliorer les conditions de transport et de remplacer de trains à bout de souffle, la Région a commandé au constructeur Bombardier Transport 40 trains neufs Omneo Premium. Ils circulent sur 3 axes – Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Deauville/Trouville. L'ensemble des rames OMNEO est en circulation depuis le 23 septembre 2021.

Par ailleurs, 27 nouveaux trains, d’un niveau de confort très proche des 40 déjà acquis, circulent depuis 2025 sur l’axe Paris-Evreux-Serquigny et Paris-Vernon-Rouen.

Au total, la Région a investi plus de 1,4 milliard d’euros dans de nouveaux trains offrant aux voyageurs normands un niveau très élevé de confort et de modernité. Ces matériels plus fiables participent fortement à l’amélioration de la ponctualité sur les lignes.

Les atouts de l'OMNEO

- Un meilleur confort pour les clients :
  - Wifi à bord
  - Distributeur de boissons chaudes en voiture 4
  - Montée de plain-pied permettant un accès facilité pour les personnes à mobilité réduite
  - Des sièges confortables et spacieux avec têtières liseuses et prises électriques/ USB…
  - Des cloisons de séparations
  - Des bagageries
  - Une bonne isolation thermique et phonique
  - Espaces Vélos en voiture 3
  - Tables à Langer en voiture 1 ou 11
  - De nombreux WC, certains accessibles aux PMR
- Une montée/descente des voyageurs facilitée avec des portes larges et coulissantes

- Un nouveau système d’Information qui informe en temps réel les voyageurs en diffusant des annonces sonores et visuelles.
- Un matériel plus moderne et souple, avec une vitesse maximale de 200 km/h et une accélération et un freinage plus rapides
- Une exploitation facilitée, avec un matériel réversible (cabine de conduite en tête et en queue), ce qui permet d’éviter les manœuvres en gare de Saint-Lazare et gagner ainsi du temps, et donc des points en ponctualité.

L'OMNEO normand en quelques chiffres

- long de 135 mètres
- composé de 10 voitures par rame
- avec 427 places assises et 78 strapontins, soit 505 places
- il roule à une vitesse maximum de 200km/h sur l'axe Paris-Cherbourg
- et 160 km/h sur l'axe Paris-Le Havre

La maintenance en Normandie

Pour gagner en efficacité, la Région a aussi décidé de relocaliser toute la maintenance des trains en Normandie. D’où un vaste chantier lancé pour moderniser, agrandir et/ou rénover les technicentres de Sotteville-lès-Rouen, Le Havre, Cherbourg, Caen et Granville. L’ensemble des matériels roulants normands est donc entretenu et préparé sur place et non plus sur Paris comme avant.

Rénovation et modernisation de 53 trains TER

En outre, l’ensemble des rames régionales acquises entre 2004 et 2010 doivent être rénovées et modernisées. L’objectif est de rénover 53 rames d’ici 2030. La modernisation à mi-vie des rames permet de prolonger leur utilisation de 15 à 20 ans. Il s’agit de remettre les rames dans un état mécanique quasiment neuf. Les aménagements intérieurs sont également améliorés, par la remise à neuf des sièges et l’ajout de prises électriques pour les passagers. Cette opération est une alternative à l’achat de matériel roulant neuf en utilisant de façon optimale un train durant toute sa durée de vie. La Région consacre 180 millions d’euros à cette opération jusqu’à 2030.

Des amélioration complémentaires voulues par la Région

Pour améliorer l'esthétique et le confort pour les voyageurs :

- ajout de nouveaux emplacements vélos (12 par rame) pour répondre aux fortes attentes des voyageurs,
- remplacement des sièges par des sièges neufs,
- passage à un éclairage LED, ajout de prises électriques sur les sièges

Pour renforcer les performances environnementales du train :

- mise en place du tri sélectif en plateforme,
- mise en places de vitres HD permettant une meilleure permissivité aux ondes donc une meilleure réception des données 4G et 5G pour les voyageurs,
- mise en place du mode économie d’énergie lors du stationnement, qui permettra de réduire la consommation d’énergie de plus de 59000Kw/H par an soit plus de 9000 litres de gasoil par engin et par an.

Avancement des travaux du technicentre de Soteville-lès-Rouen



Le technicentre peut dorénavant, en plus d’assurer la maintenance des rames Régiolis et TER2NNG, réaliser les opérations de maintenance des nouvelles rames « OMNEO » du constructeur Bombardier, ayant commencé à circuler sur le réseau Normand au début de l’année.

L’atelier de maintenance SNCF de Sotteville-lès-Rouen, par sa dimension, son emplacement et son programme, est un projet exemplaire : d’un coût de plus de 70,5 millions d’euros, il est financé à hauteur de 50 millions par la Région Normandie, 13 millions par SNCF, 7 millions d’euros par l’État, et 500 000 euros par la Métropole Rouen Normandie.

Avec la mise en oeuvre de 3 voies longues supplémentaires de maintenance et d’une voie de dépannage, les installations du Technicentre permettent désormais d’assurer la maintenance de l’ensemble des matériels longs ainsi que celle des matériels à un et deux niveaux. Ces nouvelles installations permettent, par leur

conception et leur ergonomie (luminosité, confort, accès en toiture…), d'améliorer l'organisation de la maintenance en optimisant les délais d'intervention et en traitant davantage de rames simultanément. L'objectif est une meilleure disponibilité des trains pour les voyageurs.

Par ailleurs, ce nouvel atelier bénéficie d'avancées en matière de développement durable : une consommation de chauffage divisée par 5 grâce à une meilleure isolation ; un éclairage du bâtiment avec des ampoules LED ; une mise en place de bornes de recharge électriques sur le parking pour 8 véhicules et un réservoir de 40m3 permettant de récupérer les eaux de pluie pour nettoyer l'atelier.

Faire des gares des lieux de vie

Des aménagements sont également en cours ou programmés dans de nombreuses gares. Objectif : rendre l'ensemble des sites (bâtiments voyageurs, quais et accès, traversée des voies, parvis) accessibles aux personnes à mobilité réduite, conformément au Schéma d'accessibilité.

Plus globalement, il s'agit de faire des gares des lieux de vie à part entière, mieux intégrés à leur environnement et offrant un plus haut niveau de services (espaces de travail, accès wifi, connexion avec d'autres moyens de transport, parking à vélos…).

La Normandie est l'une des régions les plus avancées sur la mise en accessibilité pour les personnes handicapées, avec à ce jour 38 gares accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Parmi les réalisations récentes ou en cours : la rénovation et la mise en accessibilité de la gare de Lisieux, la rénovation globale de la gare de Rouen et de ses abords, le pôle d'échanges multimodal d'Yvetot, la gare touristique et éco-durable à Pont l'Evêque, la mise en accessibilité des quais de la gare de Granville.

Plan Gares normand

Opération travaux : moderniser le réseau

Un saut-de-mouton à Clichy pour améliorer les accès des trains à Paris Saint Lazare

La mise en place d'un saut-de-mouton - croisement dénivelé entre les voies ferrées, qui prendrait place à Clichy - est la solution la plus pertinente pour répondre au problème de densité des circulations et de cisaillements, qui perturbent la régularité des trains normands et franciliens. Le coût total de ce projet est estimé entre 160 et 200 millions d'euros.

Les collectivités normandes se sont mises en capacité de porter financièrement ce projet, à hauteur de 50 %, aux côtés de l'Etat. De plus, afin de faire accélérer la réalisation des études préparatoires à la phase d'élaboration de l'avant-projet du saut de mouton, la Région a pris en charge financièrement la part de la Région Ile-de-France, soit 225 000 euros, portant la participation de la Région à 450 000 euros sur les 900 000 euros du coût total des études partagé avec l'Etat.

Parallèlement, la Région investit massivement dans la remise en état des « lignes de desserte fine », au plus près des territoires pour le transport des voyageurs comme des marchandises.

Exemples d'opérations en cours, pour la plupart financées à plus de 90% par la Région : Avranches-Dol, Flers-Argentan, Oissel-Elbeuf, Abancourt-Le Tréport, Bréauté-Fécamp (en partenariat avec l'Agglomération Fécamp-Caux-Littoral). Menée avec la Région Hauts de France, la réouverture de la ligne Beauvais-Abancourt-Le Tréport est un autre chantier important qui va s'achever progressivement entre fin 2019 et début 2020.

La Région investit dans des infrastructures permettant le transport de marchandises par voies ferrées : plus de 90 M€ de subvention régionale dans le cadre des travaux pour la modernisation de l'axe Serqueux-Gisors (électrifier la ligne, moderniser les systèmes de signalisation et de communication ferroviaires, supprimer 9 passages à niveau avec la mise en place de rétablissements des routes concernées et la pose de protection acoustiques. Un raccordement ferroviaire a également été créé sur les communes de Serqueux et Forges-les-Eaux afin de relier les axes Gisors-Serqueux et Rouen-Amiens sans rebroussement) ; plus de 5 M€ de subvention régionale pour les travaux de renforcement de la tranchée ferroviaire couverte de Rouen rive gauche.

Les travaux les plus importants et coûteux concernent la ligne historique Le Havre-Rouen-Paris, dont la dégradation a des répercussions sur l'ensemble du réseau normand. Programmés autant que possible la nuit et le week-end, ces travaux lourds entraînent des perturbations et des allongements de parcours qui vont durer encore plusieurs mois voire années. Les aménagements liés à la ligne Eole (qui prolonge le RER E jusqu'à Mantes la-Jolie) sont particulièrement impactants mais ils sont indispensables pour préparer l'avenir, notamment pour réduire le bouchon du Mantois (causé par la confrontation entre les trains normands et les trains de banlieue).

Un partenariat plus large entre la SNCF et la Région

Déterminés à assurer ensemble le développement de l'attractivité touristique et économique du territoire normand, la Région Normandie et SNCF sont engagées dans des projets innovants. Ci-dessous quelques exemples concrets de réalisations normandes :

Travaux d'infrastructure pour développer le fret ferroviaire

Le fret ferroviaire a toute sa place et bénéficie d'engagements forts pour accroître sa compétitivité avec notamment un appui de la Région aux entreprises qui souhaitent un raccordement au réseau ferroviaire.

Par ailleurs des travaux d'adaptation de l'infrastructure vont être réalisés entre Argentan et Alençon pour développer le ferroutage (transport de camions par train) entre Cherbourg et le Pays Basque. Ces travaux supposent la modification et/ou la suppression de certains ouvrages d'art afin de permettre le passage des trains de fret.

Enfin, la mise en service de la ligne Serqueux-Gisors est prévue le 12 mars 2021. Elle permettra le développement du ferroviaire sur l'axe-Seine.

Le « Programme 1001 gares » : un second souffle pour les espaces vacants dans les gares normandes

SNCF et la Région Normandie souhaitent privilégier les initiatives propres à développer l'économie locale. Le programme Place de la Gare, mis en œuvre en Normandie, propose des surfaces vacantes en gare à des acteurs territoriaux ayant des projets. À titre d'exemple, quelques projets normands en cours de réalisation :

- « Les Rayons de la Baie » en gare de Pontorson Mont St-Michel propose une offre de location de vélos pour des balades au cœur de la Baie du Mont-Saint-Michel, dans un cadre d'exception, naturel et sauvage
- Association Familles Rurales pour des activités culturelles et sportives en gare de Briouze
- « Les P'tits Bouts en Train », maison d'assistantes maternelles à Serqueux
- Une boutique Mobilité en gare de Saint-Lô

Coopération avec les écoles et centres de recherche normands

SNCF et la Région Normandie poursuivent leur coopération avec les écoles et centres de recherche normands en ligne avec le contrat stratégique de la filière ferroviaire autour des thèmes suivants :

- Le train propre et décarboné,
- L'automatisation des trains et trains autonomes,
- La fiabilité du réseau et du matériel roulant.

Par ailleurs, SNCF et la Région Normandie apportent un appui auprès du Campus sur les Métiers et les Qualifications et étudient l'opportunité d'une participation de SNCF au DataLab Normandie.

Expérimentation nationale biocarburant B100 sur la ligne Paris-Granville

Afin de répondre aux enjeux de l'urgence climatique et d'accompagner les Régions dans la transition énergétique, SNCF a initié plusieurs projets d'innovation avec pour ambition de sortir du gazole à l'horizon 2035. La Région Normandie et SNCF ont réalisé une expérimentation inédite en Normandie.

Le recours au biocarburant B100, issu à 100% de la filière colza, pourrait être un moyen rapide et sans modification importante du matériel Régiolis pour sortir des énergies fossiles à court terme et réduire les émissions de gaz à effet de serre (-

60%).

Depuis avril 2021, les trains de la ligne Paris-Granville roulent exclusivement au B100, un biocarburant 100% colza, une 1ère en France.

En 18 mois, sur la ligne Paris-Granville, les trains ont parcouru 3,5 millions de kilomètres et le basculement au biocarburant B100 a permis d’éviter les émissions de plus de 11 000 Tonnes de gaz à effet de serre, soit l’équivalent des émissions de gaz à effet de serre (GES) annuelles de 1 235 Français. Cela correspond à une réduction de 62% des émissions de GES par rapport à l’alimentation au gazole fossile de ces trains auparavant.

Depuis avril 2022, SNCF Voyageurs et la Région Normandie ont fait le choix de faire appel à Saipol, entreprise française qui produit du B100 sous la marque Oleo100. Le B100, est un biocarburant d’origine 100% végétale obtenu à partie de la transformation d’huile de colza. Oleo100 est une énergie renouvelable, entièrement issue de graines de colza récoltées en France, et en particulier autour du bassin normand. Coproduit de l’huile alimentaire et des tourteaux non OGM destinés au bétail, il permet ainsi de soutenir l’indépendance alimentaire, protéique et énergétique de la France.



Un plan d’action de 10 millions d’euros pour protéger les voies ferrées face au changement climatique

La SNCF Réseau, soutenue par la Région Normandie et l'État, met en œuvre un vaste plan d’action en 2024 pour gérer les conséquences du changement climatique sur les infrastructures ferroviaires. Face à l'augmentation des incidents liés à la végétation et à la faune sauvage, la SNCF Réseau consacre 10 millions d’euros à la maîtrise de la végétation cette année, avec un soutien supplémentaire de 8 millions d’euros prévu jusqu’en 2027 dans le cadre du Contrat de Plan État-Région (CPER). Les phénomènes climatiques comme les tempêtes violentes et la croissance des espèces exotiques envahissantes augmentent les risques pour les voies ferrées. En 2023, 29 000 minutes de retard ont été attribuées à ces incidents en Normandie. La SNCF Réseau renforce également sa collaboration avec les acteurs locaux pour prévenir les risques liés aux arbres dangereux et aux collisions avec la faune sauvage.

Ligne nouvelle Paris Normandie

La Région et l’ensemble des collectivités normandes se mobilisent pour un vaste projet de modernisation du transport ferroviaire entre Normandie et région parisienne. Le Conseil d’Orientation des Infrastructures a retenu la création d’une ligne nouvelle entre Paris et Mantes dans les 9 projets prioritaires à réaliser à l’horizon 2030 au niveau national.

Cette nouvelle ligne, en attente de décision ministérielle, **permettra, si cela est acté, de réduire, à l’horizon 2030, les temps de trajet entre Paris et Rouen à 1h, entre Paris et le Havre à 1h45 et entre Paris et Caen à 1h35.** Elle permettra également de libérer des capacités pour le fret ferroviaire des ports de Rouen et du Havre, en complément de la modernisation du tronçon Serqueux-Gisors.

La Région va par ailleurs financer les études d’aménagement des tronçons Rouen-Evreux et Rouen-Bernay, réalisations essentielles pour relier Rouen et Caen en moins d’une heure et améliorer encore les temps de parcours entre la capitale et la Normandie : 50’ entre Rouen et Paris, 1h30 entre Paris et le Havre, 1h20 entre Paris et Caen et 2h20 pour Cherbourg.

Réunion de travail Normandie/Île de France/Yvelines

La Région Normandie et la Région Île-de-France ont participé, en novembre 2025, à une réunion de travail, à l’initiative du Département des Yvelines. Les échanges ont ainsi permis notamment la réouverture de discussions sur le projet de la nouvelle ligne Paris-Normandie (LNPN) et de confirmer des points de convergence :

- l’annonce du maintien des dessertes de Mantes, Bonnières, Rosny-sur-Seine et Bréval par les TER de la Région Normandie au-delà de la mise en service d’Eole à l’horizon 2030
- l’ouverture de discussions pour une augmentation de l'offre de transport des trains normands au regard des prévisions de trafic attendues à horizon 2030. Île-de-France Mobilités s’engage à financer l’ensemble des dessertes franciliennes.
- l’importance du développement du fret. Les deux régions ont convenu d'exiger de l'État, dans le contrat de plan, la poursuite d'études pour un grand

contournement fret ferroviaire de l'Île-de-France.

Liens utiles

- Projet de Saint-Sever nouvelle gare
- SNCF Réseau

Schéma directeur d'accessibilité

- Schéma Directeur d’Accessibilité Normand : Bilan à 3 ans & état d’avancement

Transport de marchandises

La Région Normandie s’est engagée dans le projet de chantier de transport combiné des Aubrais (près d'Orléans) pour permettre le développement de l’activité d’Haropa Port et apporter la dernière pierre au financement du projet.

Il bénéficie d’un financement total de 10,3 millions d’euros, fourni par l’État et les Régions Centre-Val de Loire et Normandie. Le calendrier prévisionnel des travaux prévoit une mise en service début 2025.

À terme, cette infrastructure permettra de transborder jusqu'à 150 conteneurs par jour.

Or, plus de conteneurs sur les trains c’est moins de camions sur les routes : **un train de fret représente en moyenne le chargement de 40 camions tandis que, pour cette capacité, il consomme six fois moins d’énergie et émet neuf fois moins de CO2.**

