

RANDONNEES



FERROVIAIRES

FICHE ITINERAIRE

VOIE VERTE NORMANDIE MONT SAINT MICHEL

[Voir fiche Voie Verte](#) ►

TYPE : Voie verte aménagée et sécurisée

Long : 75 Km



COMMUNES :

Début :
Coulonces (14)

Fin :
Poilley (50)

Lieudit :

Le Roussel

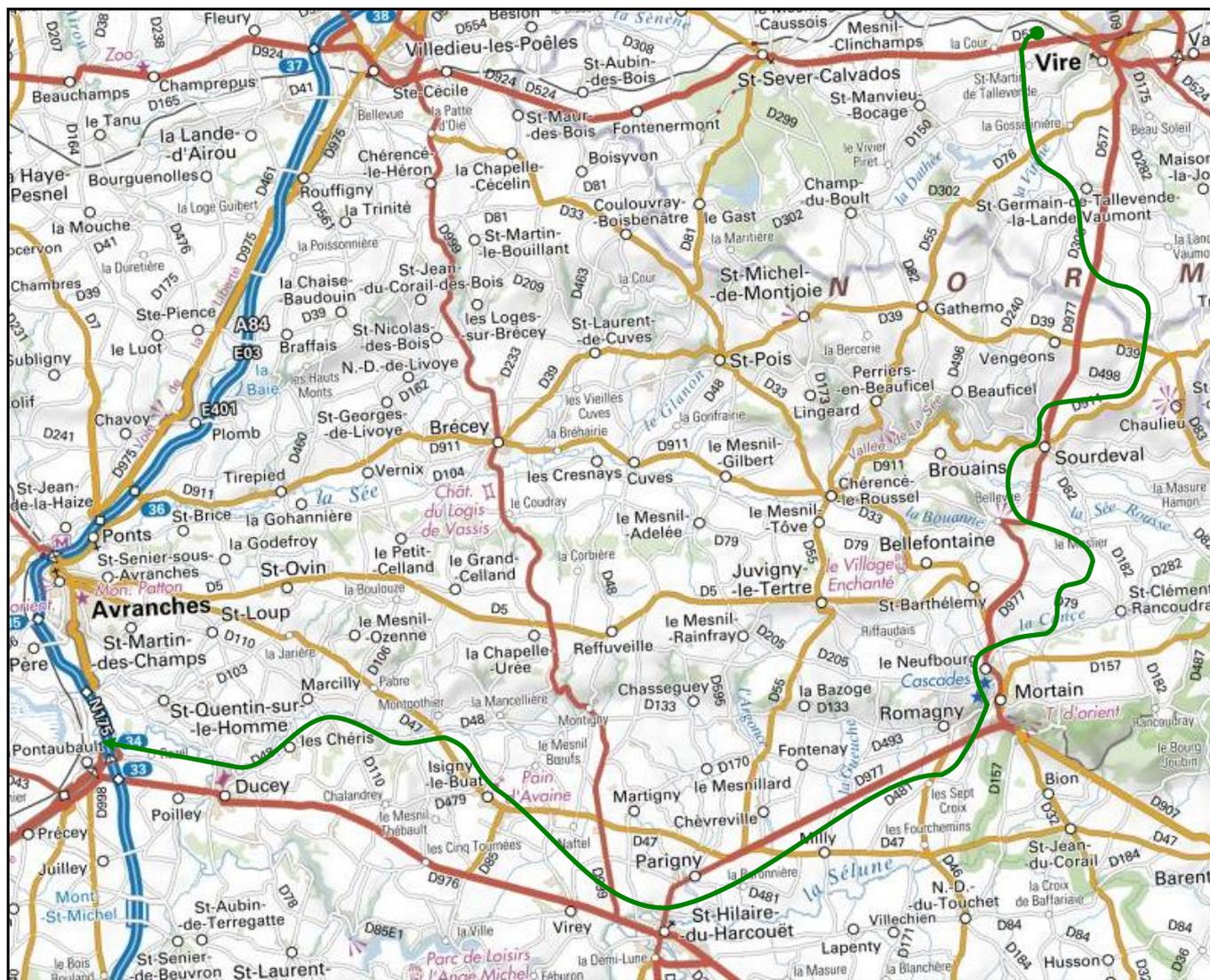
Pont de la Sélune

Coordonnées GPS :

48°50'52.2"N 0°55'20.3"W

48°37'58.0"N 1°20'41.5"W

SITUATION GENERALE

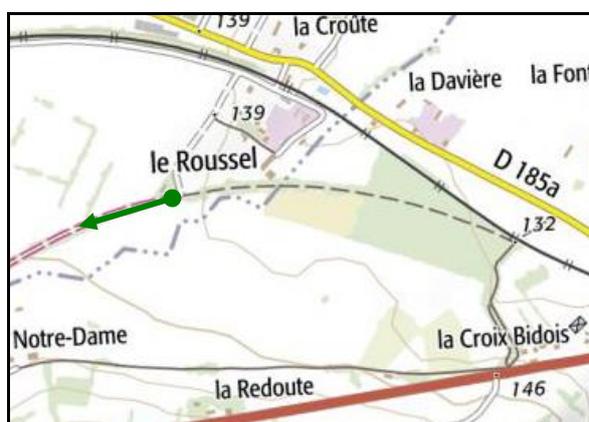


COMMENTAIRES

Cette jolie voie verte tracée sur d'anciennes voies ferrées locales (n° IGRF [14762.03N](#), [50514.01N](#), [50582.01N](#), [50436.01N](#) et [50391.01N](#)) vous mènera du cœur de la Normandie profonde aux portes de la Bretagne. Elle comporte deux parties bien distinctes :

- Sa première moitié, de Vire (Coulonces) à Mortain, traverse les collines de Normandie selon un profil qui était difficile pour les locomotives à vapeur de l'époque. Elle est donc sportive et assez accidentée, ne cessant de monter et de descendre autour des reliefs qu'elle contourne.
- Sa deuxième partie, après Mortain, rejoint la gentille vallée de la Sélune et s'assagit sur les rives de ce petit fleuve côtier. Elle se termine près de Pontaubault où le randonneur pénètre en Bretagne et, selon le moyen qu'il pratique, pied ou vélo, a le choix entre un itinéraire de grande randonnée côtier ([GR 22](#) et [GR 223](#)) et une [véloroute](#) pour gagner le Mont Saint Michel.

DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE

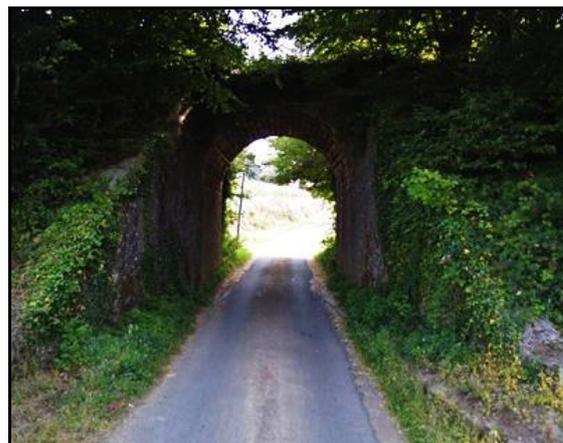


Ci-contre, le départ de la voie verte

Pas de photo disponible pour l'instant.
Il ne tient qu'à vous.

Ci-contre et ci-dessous, la gare de Saint Germain de Tallevende et sa petite halle à marchandises bien restaurée

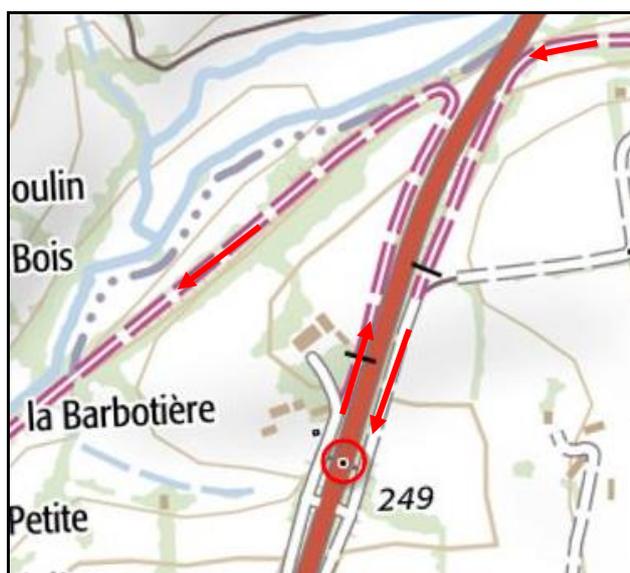




Juste avant de quitter le Calvados pour la Manche, la voie verte passe sur ce pont au Petit Bourg



Et pénètre dans la Manche dont la première gare devenue habitation privée est celle de Chaulieu



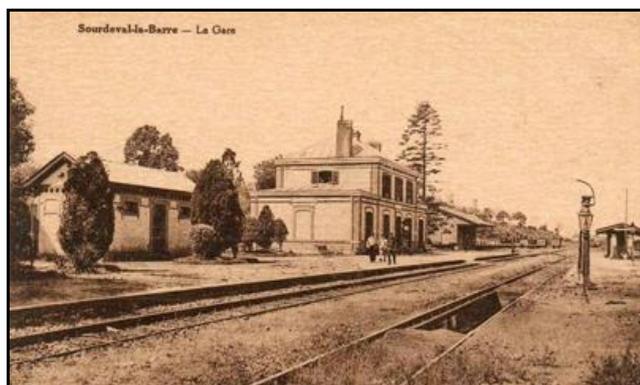
Non loin de Sourdeval, la voie rapide de la RD 977 a coupé l'ancienne voie ferrée et impose un détour par le sud où a été aménagé un **petit souterrain** (entrée ci-dessus) pour que les randonneurs puissent passer sous la route en toute sécurité



En pénétrant dans Sourdeval, la voie ferrée franchit ces deux ponts sur le chemin de Launay (à gauche) et sur Gallouin Dumesnil (à droite)



Les ponts (cercles bleus) et la gare (cercle rouge) de Sourdeval



Ci-dessus et ci-contre, la gare de Sourdeval hier et aujourd'hui

La photo de droite ci-dessus montre le départ de la ligne locale à voie métrique qui allait vers Avranches et qu'il est possible de suivre par le [Chemin du Tacot de la Sée](#).



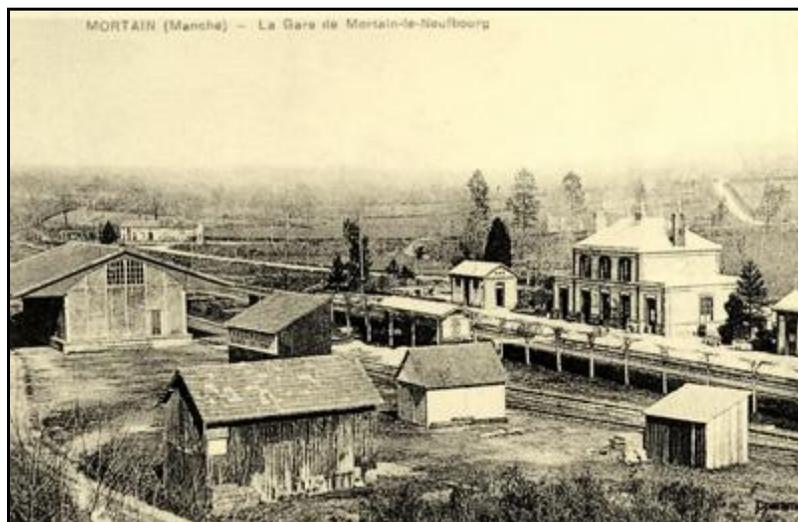


Ci-contre, la halte de Saint Clément Rancoudray

Pas de photo disponible pour l'instant. Il ne tient qu'à vous.

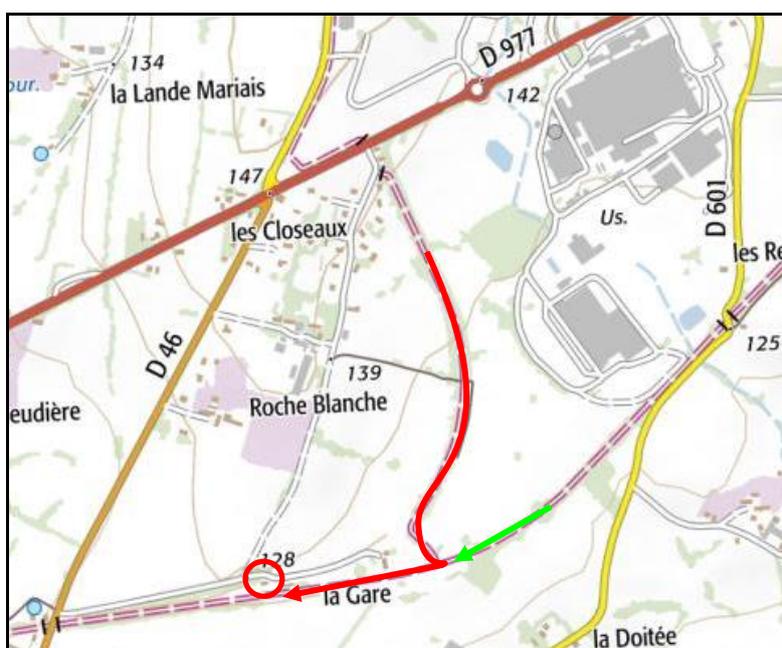


Ci-dessus et ci-dessous, la gare abandonnée de Mortain le Neufbourg



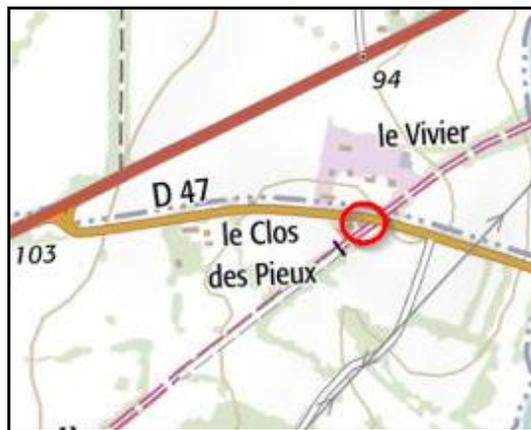
Ci-contre et ci-dessous, peu après avoir quitté le Neufbourg, la voie ferrée descendait la gorge de la Cance et passait sous le Rocher Brûlé

Ces deux photos prises au même endroit et selon le même angle ont un siècle d'intervalle



Les lignes venues de Vire et de Domfront se réunissaient sous Mortain, en gare de Romagny (cercle rouge)
C'est ici que la voie verte reçoit sur sa gauche celle de la Véloscénie en provenance de Domfront (flèche verte)

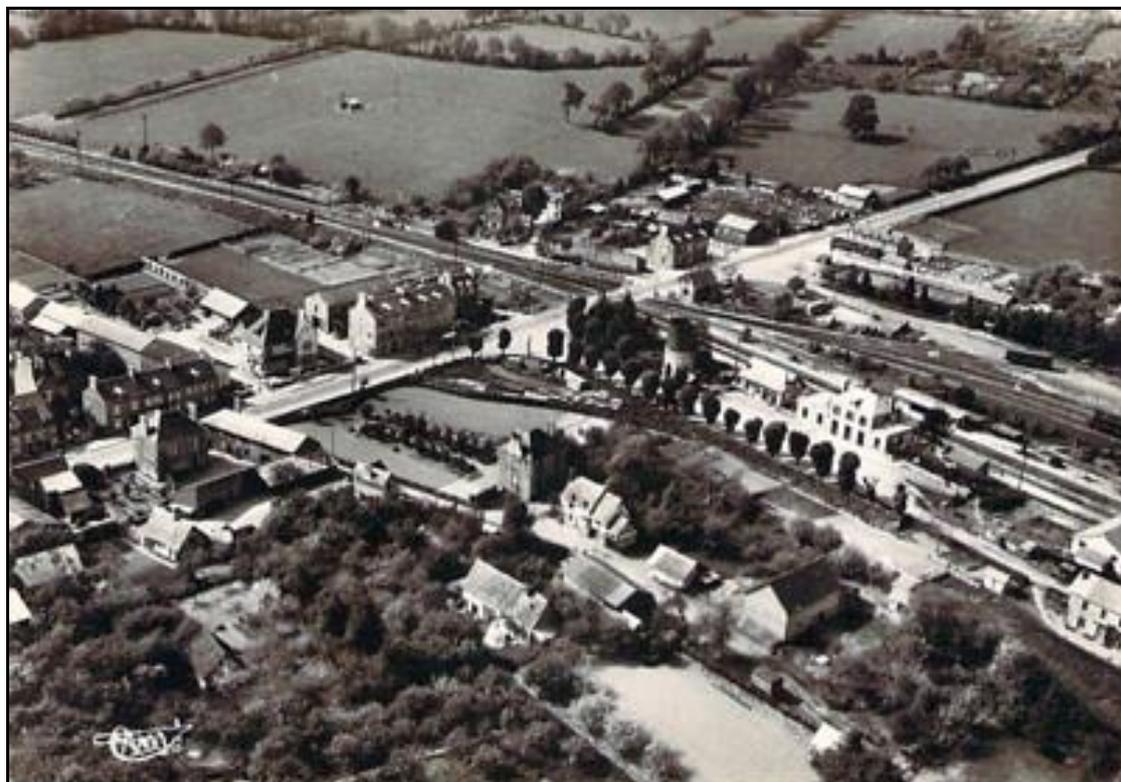
Pas de photo disponible pour l'instant. Il ne tient qu'à vous.



Entre Romagny et Saint Hilaire du Harcouët, le passage à niveau du Vivier, sur la RD 47



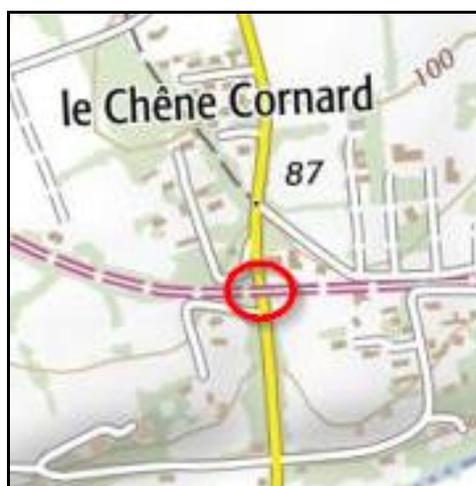
A saint Hilaire du Harcouët, tout le secteur de la gare a été profondément modifiée pour devenir une zone artisanale



Vue aérienne ancienne de la gare de Saint Hilaire



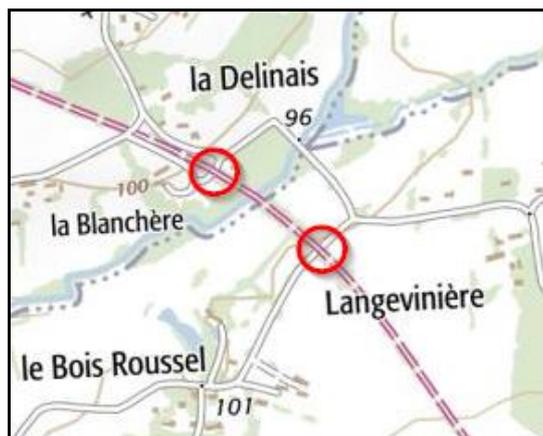
L'ancien hangar à marchandises de la gare de Saint Hilaire



Le pont Saint Yves sur le chemin du même nom, à la sortie de Saint Hilaire le Harcouët



Et un peu plus loin, dans un autre style plus moderne, le pont en béton sur la RD 999



Puis, encadrant le pont sur l'Yvrande (rivière – pas de photo disponible),
deux autres ponts différents sur des petites routes locales



A gauche, le pont de Langevinière ex-métallique
restauré avec tablier béton pour les besoins de la voie verte
A droite, celui de la Delinais, classique pont en maçonnerie à arche plein cintre



Ci-dessus et ci-dessous, la gare d'Isigny le Buat Naftel,
hier et aujourd'hui, entourée de hangars



La gare côté cour et côté voies, à comparer avec la photo ci-dessous



Ci-dessus et ci-dessous, la gare du Pont d'Oir



Gros plan sur l'ancien bâtiment voyageurs devenu maison privée



En sortie de gare, le pont du Vaudoir, tout à fait classique



Puis la dernière gare du parcours, Ducey





La fin de la voie verte, face à l'ancien pont ferroviaire de la Sélune, juste à l'est de Pontaubault



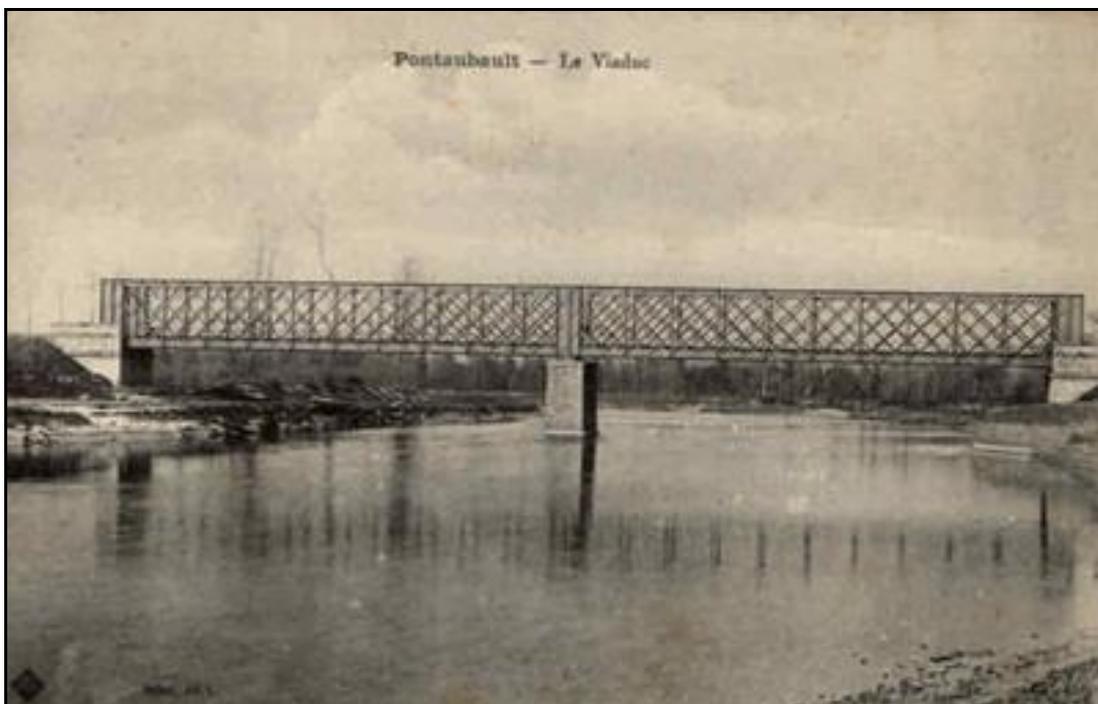
Juste avant de finir et après être passée sur de nombreux ponts, la voie verte passe sous les trois ponts béton (ellipse rouge) d'un échangeur de la RN 175. Ces derniers n'existaient évidemment pas du temps de la voie ferrée.



Ci-dessus et ci-après, le pont de la Sélune (cercle bleu) qui clôture le parcours. Son état est moyen et son accès est interdit pour raisons de sécurité.



C'est un pont métallique cage comportant deux travées soutenues par une pile centrale en maçonnerie



A noter qu'on s'est beaucoup battu en cet endroit pendant la seconde guerre mondiale, lors de la fameuse percée d'Avranches. Il convenait en effet aux Allemands d'interdire le franchissement de la Sélune aux Américains car celui-ci leur ouvrait les portes de la Bretagne et la prise à revers de toutes les troupes stationnées dans la péninsule. On comprendra donc que la prise de ce pont et de ceux de Pontaubault était un enjeu majeur pour les Alliés.

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

★ ★ ★