



Édito

L'ère des visioconférences



Si la visioconférence permet, hélas souvent dans des conditions difficiles, la tenue de nombreuses réunions avec la Région, la SNCF, la FNAUT Normandie et les élus, elle ne remplacera jamais la qualité d'une rencontre en présentiel.

Je vous annonçais le bulletin ADPCR-INFOS n° 102 pour fin avril, vous le recevrez début Juin. Une fois de plus, le confinement ne nous a pas permis de terminer certains articles qui nécessitaient des déplacements à plus de 10 km. Rassurez-vous, la rédaction de ce bulletin est maintenant terminée, trop volumineux pour être agrafé en un seul volume, nous avons dû l'alléger de plusieurs articles qui vous sont proposés, sans attendre, dans cette troisième lettre.

La pandémie modifiera-t-elle durablement nos comportements ? L'été dernier, le département de la Manche a connu une explosion des modes doux, en particulier du cyclotourisme. A Pontorson, ils furent très nombreux à combiner train et vélo. Depuis de nombreuses années, l'ADPCR demande aux autorités organisatrices des transports d'adapter l'offre de transport (trains et cars) à l'évolution exponentielle de ce mode de déplacement, économique, bon pour la santé et écologique. Un de nos membres nous raconte la diversité de ces nouveaux touristes qui, l'été dernier, sont venus découvrir la Baie du Mont-Saint-Michel à vélo et en train.

Notre assemblée générale prévue initialement le 29 janvier, puis reportée au 29 mai, fait également les frais des restrictions imposées par le Gouvernement. La jauge nous obligeait à limiter le nombre de participants et les règles de distanciation imposées avant le 9 juin mettaient à mal le plaisir de nous retrouver.

Pour ne pas la reporter à nouveau, à une date incertaine, nous avons pensé vous la proposer en visioconférence ce qui est très à la mode aujourd'hui. Mais cela limitait encore le droit d'expression aux seuls membres équipés d'internet. Finalement, nous avons pris la décision de faire cette AG par courrier. Si vous êtes membres de l'ADPCR, vous trouverez, joint à cette lettre, le dossier comportant les différents rapports ainsi que les bulletins de votes que vous aurez à nous retourner avec vos remarques, questions et suggestions, soit par courrier soit par internet, avant la fin juin.

Le côté convivial de nos assemblées ne sera pas oublié. Je vous promets, pour un samedi de cet automne, l'organisation d'un voyage en train au départ de Granville. Ce voyage ouvert à tous nos membres et à leur famille comportera une ou plusieurs visites ferroviaires et un repas pris en commun. Nous en reparlerons.

Malgré la période difficile que nous vivons aujourd'hui, vous avez été nombreux à renouveler votre adhésion à l'ADPCR, nous avons même enregistré de nouveaux membres. Un grand merci à tous. Pour ceux qui ne l'ont pas encore fait vous trouverez en dernière page le formulaire d'adhésion.

La promesse d'un déconfinement progressif devrait vous permettre de passer un excellent été. Surtout, n'oubliez pas que le train est le moyen le plus sûr pour voyager.

Xavier JACQUET
Président de l'ADPCR

Ligne Caen-Rennes, commence-t-on à voir le bout du tunnel ?



L'ADPCR a participé à un groupe de travail organisé par le Conseil régional de Normandie, avec la SNCF et les représentants des usagers du sud de la Normandie, relatif au service applicable pour l'année 2022, donc à partir du 12 décembre 2021.

A cette occasion, des avancées ont été annoncées, répondant aux préoccupations de l'ADPCR qui est intervenue à diverses reprises depuis décembre 2018, date à laquelle le service entre Granville et Rennes a été réduit à la portion congrue.

Pour la ligne Caen-Rennes, sous réserve de la faisabilité technique :

- les vendredis et dimanches et fêtes, création d'un train Caen 18 h 07/Rennes 21 h 26,
- les samedis et lundi, création d'un train Rennes 8 h 26/Caen 11 h 47.

Ceci répondra aux besoins de déplacements des étudiants, de la population et des touristes.

Pour la ligne Paris-Granville : le départ de Paris de 16 h 13 qui ne répondait pas aux besoins des usagers serait reporté à 16 h 50.

Par ailleurs, dès le 19 juin, le train Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel, qui transite par Folligny, pourra laisser et prendre des voyageurs dans cette gare, contrairement à l'année dernière.

L'ADPCR se réjouit de ces annonces qui sont une première réponse aux demandes formulées. Pour la suite, nous nous battons toujours pour le rétablissement du 3ème aller et retour entre les deux capitales régionales et pour l'instauration de navettes entre Granville, Pontorson et Dol permettant des correspondances à Folligny avec les trains de la ligne Paris-Granville afin d'obtenir une meilleure desserte du Mont-Saint-Michel et de sa baie.

La gare de Pontorson et les modes doux

Un pontorsonnais a recueilli le témoignage de nombreux usagers venus visiter le Mont en vélo. Il nous en fait part.

Le 5 juillet 2020, circulation du premier train Paris-Pontorson, arrivé à 12 h 40, départ pour Granville à 12 h 55 et retour de Granville pour une arrivée à Pontorson à 17 h 50, départ pour Paris à 18 h 04.

L'inauguration de ce train a eu lieu le lundi 6 juillet, présidée par Monsieur Hervé Morin, président de la Région Normandie. De nombreux élus étaient présents, député, sénateur, maires, conseillers départementaux, ainsi que le directeur régional de la SNCF et d'autres personnes des chemins de fer. De nombreux membres de l'ADPCR étaient présents.

Voici de brefs résumés de voyages à vélo et en train. La plupart des gens que je rencontrais avec un vélo en gare de Pontorson venaient à vélo et repartaient en train, soit par le train Pontorson-Paris soit par le train Caen-Pontorson-Rennes ou Rennes-Pontorson-Caen.



En juillet et août, ce sont plus de 1 300 vélos qui ont transité par la gare de Pontorson, tous trains confondus.

Tous les jours, des cyclistes venaient de Paris par la Véloscénie pour se rendre au Mont-Saint-Michel. Certains faisaient Paris-Chartres ou Nogent-le-Rotrou en train et vélo à partir de l'une de ces villes.

Mi-juillet, je rencontre une famille, les parents avec trois enfants dont le plus jeune avait dix ans. Ils ont fait le retour en train au départ de Pontorson.

Quelques jours après, je rencontre une famille venant de Caen à vélo, les parents et leurs deux enfants, le plus jeune avait 7 ans, ils roulaient environ 50 km chaque jour et ont pris le train à Pontorson pour le retour.

Fin juillet, une autre famille a fait le même parcours avec deux enfants dont le plus jeune avait 5 ans, son vélo était attaché à celui de son père. Ils ont pris le train à Pontorson à destination de Caen.

Le 4 août, un couple de 40 ans environ est descendu du train Paris-Pontorson avec vélos et lourdes sacoches. Après quelques jours de visite au Mont-Saint-Michel et la région, ils retournent chez eux à Dunkerque, après avoir traversé la Normandie et les Hauts-de-France en vélo.

Le lendemain, deux jeunes ont pris le train de Paris à Condé-sur-Huisne et de là, ils ont parcouru la Véloscénie jusqu'au Mont-Saint-Michel et ils ont effectué le retour en train avec le Pontorson-Paris.

Le 6 août, après avoir fait son périple en partant de Cholet, un jeune cycliste parcourt la Mayenne avant de se diriger vers Caen, les Plages du Débarquement et ensuite redescendre vers le Mont-Saint-Michel via Agon-Coutainville et retour à Cholet par le train pris en gare de Pontorson.



Partis d'Angers, Nicolas, Nathalie et leurs deux enfants : Côme 10 ans et Anaël 13 ans, ont roulé durant 3 semaines à travers la Mayenne et la Normandie, Caen, les Plages du Débarquement et le Mont-Saint-Michel. Pour le retour, le 7 août, ils ont pris le train Pontorson-Rennes et Rennes-Angers. En 2019, ils ont parcouru la Belgique et les Pays-Bas à vélo. L'année prochaine, ils envisagent le Danube à vélo. Cette famille ne conçoit plus de passer les vacances autrement qu'à vélo, ils me disent que c'est un réel plaisir. Le changement climatique les inquiète beaucoup. Ils vont privilégier les déplacements à vélo et en train.

Le même jour, j'ai rencontré deux jeunes parents partis de Nantes à vélo avec leur fille dans une remorque, après un périple via Caen, Arromanches et le Mont-Saint-Michel. Ils retournent à Nantes par le train.

Le samedi 8 août, une famille de la région partie de Lisson à vélo avec remorque a traversé le département de la Manche en passant par Mortain, le Mont-Saint-Michel et retour par le train de Pontorson à Granville.

Le lendemain, deux jeunes cyclistes sont venus de Coni (Cuneo) en Italie, près de Tende, après avoir roulé 1 200 km en deux semaines avec vélos et remorque. Ils prennent le train à Pontorson pour rentrer chez eux via Paris.

La semaine du 15 août, Anaïs et Jérémy sont venus du Jura en train et parcourront la Bretagne, de Pontorson à Quimper à vélo.



Claude vient de Caen par le train et décide de rouler à vélo de Pontorson à la pointe Saint-Mathieu dans le Finistère. L'année dernière, il a fait le chemin de Compostelle à pied, une autre année, Caen-Le Rochelle en vélo.

Catherine a fait le voyage de Paris au Mont-Saint-Michel à vélo, en deux semaines. Elle a particulièrement aimé la traversée de la forêt d'Andaines dans l'Orne ; elle aime prendre son temps et parcourir la nature. Dans le camping de Chartres, le gérant lui a dit que depuis début juillet, plus de 200 randonneurs à vélo avaient passé une nuit dans son camping, il n'avait jamais vu autant de cyclistes.

Thierry et Camille voulaient découvrir une île, Tahiti ou Tatihou ? (Deux noms de même consonance qui rappellent le Pacifique). Tatihou à vélo, c'est beaucoup plus écolo que Tahiti en avion ! Alors ils ont opté pour l'île normande. Ils sont partis de Rouen, ont longé les côtes normandes d'Honfleur à Cherbourg en passant par les Plages du Débarquement et l'île tant désirée. Ils ont traversé le département de la Manche jusqu'au Mont-Saint-Michel et Pontorson où ils ont pris le train pour rentrer chez eux à Rouen. Ils ont beaucoup apprécié les paysages et la rencontre avec les gens. Pour eux, le vélo c'est la liberté et voyage dans toute sa simplicité.

Christine et Lionel viennent de Caen à vélo par les Plages du Débarquement, Barfleur et Cherbourg en longeant la côte jusqu'au Mont-Saint-Michel, puis prennent le train à Pontorson pour le retour vers Caen. En 2017, ils sont partis de Grenoble à Port-Bou en TER et de Port-Bou à Vintimille en longeant la Méditerranée à

vélo, en trois semaines. Émerveillement et rencontre avec les gens sont les thèmes de leurs voyages.

Marie et Romain sont partis de Brest il y a 2 semaines en longeant les côtes nord de la Bretagne et prennent le train à Pontorson pour aller à Cherbourg. Et ensuite ils voyageront à vélo de Cherbourg à Rouen en longeant les côtes. Ils sont originaires du Jura et vivent et travaillent à Grenoble, Marie est ingénieure dans les transports par câble. C'est leur 4ème voyage à vélo, c'est un moyen de se réappropriier le temps et les distances et profiter des choses simples de la vie. Durant tout leur voyage ils ont campé et la préservation de l'environnement est une préoccupation très importante dans leur vie de tous les jours. En 2018, ils ont fait le trajet Brest-Bordeaux en longeant les côtes, en alternant vélo et train TER.

Séraphine est venue de Lyon par le TGV direct pour Rennes et a pris le TER Rennes-Pontorson où elle attend une amie, Odile, qui vient de Nîmes par le TGV Nîmes-Paris et le train Paris-Granville et la correspondance par TER qui l'amène à Pontorson. Les retrouvailles sont chaleureuses et distancées à cause de la Covid-19, les deux jeunes filles souhaitent se rendre au Mont Saint-Michel à vélo, je leur indique la piste cyclable qui mène au célèbre monument, un Suédois se joint à nous et l'orage gronde, la chambre à air de vélo d'Odile éclate, il faut réparer. Trouver une chambre à air pour vélo un dimanche n'est pas chose facile. Je les ai invités tous les trois chez moi pour s'abriter de l'orage et réparer le vélo, par chance le loueur de vélo ouvre son magasin le dimanche et il trouve la pièce nécessaire. Chacun me raconte son voyage à venir. Séraphine et Odile iront dans le Finistère par les côtes nord de la Bretagne.

La deuxième quinzaine d'août, la gare de Pontorson voit toujours passer autant de visiteurs à vélo.



Tiffany et Simon sont venus de Pau à vélo. Bayonne-Saint-Gilles-Croix-de-Vie en deux roues et Saint-Gilles-Nantes en train TER et Saint-Malo Mont-Saint-Michel et Pontorson. Ils prennent le train pour aller à Coutances. De là, ils visiteront les côtes du Cotentin et ensuite direction Lille terminus de leur périple à vélo. De là, ils prendront le train pour Paris peut-être bien par Maubeuge ou Saint-Quentin car les vélos dans les TGV ce n'est pas toujours facile. Puis en train de Paris à Pau retour au bercail.

Un jeune alsacien est parti de Strasbourg il y a 3 semaines il est arrivé au Mont-Saint-Michel via la Belgique pour voir des amis de Pontorson, il se rend à Cancale je lui ai indiqué la piste cyclable. Après Cancale il roulera jusqu'à Brest et prendra le TGV pour rentrer à

Strasbourg mais prendre le TGV avec un vélo est parfois compliqué.

Au mois de Juillet, la retraite a sonné pour Régis il ne prenait jamais le train et maintenant marche et train seront ses moyens de déplacement privilégiés car respectueux de la nature. Il est parti du Mans le 17 août, le jeudi 27 il arrive au Mont-Saint-Michel après avoir marché sur les chemins des Miquelots en traînant une petite remorque chargée de son sac à dos. Dans l'Orne et la Mayenne il a traversé de nombreux villages qui semblaient déserts. Il a passé 4 nuits en pleine nature où il a pu observer des chevreuils et entendre les bruits de la nature. Le 29 août il prend le train à Pontorson pour aller à Granville rendre visite à son fils.



En septembre, un jeune Américain est descendu du train venant de Rennes. Il souhaite se rendre au Mont-Saint-Michel à pied. Je lui indique le chemin qui longe le Couesnon. Je lui dis que c'est la première fois que je rencontre un Américain cette année. Il vit en Italie, cela lui permet de voyager en Europe, de préférence en train.

Mardi 8 septembre, Lysiane et Alain sont partis de Ranville près de Caen tout près de Pegasus Bridge, le jeudi suivant ils sont arrivés au Mont-Saint-Michel avec leur vélo à assistance électrique d'une autonomie de 50 km environ. Ils ont vendu leur camping-car et abandonné les voyages en avion. Ils souhaitent voyager de plus en plus souvent à vélo et en train à travers la France et aussi en Europe. Ils ont choisi le vélo électrique à cause du grand âge d'Alain qui a plus de 80 ans.

Au cours de l'été 2020, la gare de Pontorson a connu une forte affluence grâce au train Paris-Pontorson. Et aussi certains Caen-Pontorson-Rennes étaient bien chargés. La majorité des randonneurs à vélo rencontrés faisaient un long voyage en deux roues pour la première fois. Ils ont beaucoup apprécié le vélo plus train et pour certains de pouvoir louer un vélo à Pontorson. Très peu de personnes me parlaient de la pandémie, beaucoup de jeunes parents se disaient très inquiets du changement climatique particulièrement pour les enfants. Pour cette raison, certains veulent changer de mode de vie notamment dans leur moyen de déplacement en privilégiant le vélo et le train.

Gérard JOLIF

Membre du conseil d'administration de l'ADPCR

Pourquoi les cars Granville-Rennes ne passent pas à Pontorson ?



Le 11 mai 2020, nous avons adressé un dossier à la Région Normandie et à la SNCF pour nos propositions pour le SA 2021. En voici un extrait qui concerne la desserte de Pontorson :

Compte tenu que depuis le SA 2019, la desserte de Pontorson ne comporte plus que 2 allers et retours journaliers et que la ligne routière Manéo Pontorson-Avranches a été supprimée en 2012, le service squelettique offert ne répond pas aux besoins de la population et des touristes. Aussi, nous vous demandons d'étudier le passage des autocars Granville-Rennes par Pontorson. Actuellement, ils empruntent l'A84 entre Avranches et Rennes. Le temps de trajet entre ces 2 villes est de 1 h 50. Si l'on additionne les temps de trajets des 3 sections : Granville-Avranches en 30 mn, Avranches-Pontorson (les vendredis scolaires) en 25 mn et Pontorson-Rennes en 1 h 00* - temps estimé en se basant sur le trajet Rennes-Beauvoir car il n'y a pas d'arrêt à Pontorson - on obtient un temps de trajet de 1 h 55.

La différence minimale de 5 mn, accompagnée d'un kilométrage équivalent, sont deux bons arguments pour procéder à cette modification qui apportera un plus, sans frais supplémentaires. Il serait nécessaire, qu'à l'instar des autocars qui assurent la liaison Caen-Rennes, ils acceptent les voyageurs avec des vélos.

Après étude par les services de la SNCF, nous avons obtenu la réponse suivante :

Pour votre demande d'arrêter les **cars Granville/Rennes à Pontorson**.

Après consultation de notre transporteur, 2 options étudiées :

- Trajet via autoroute (reprise de l'autoroute au niveau de St James en sortant de Pontorson) : + 25 mn au trajet, soit 2 h 15 et + 20km.
- Trajet Pontorson/Rennes via les départementales (via D975 puis D175) : + 30 mn au trajet, soit 2 h 20, même kilométrage.

En outre, cette modification d'itinéraire aurait un impact financier du fait de l'allongement du parcours (temps de conduite et/ou kilométrage).

Au regard de l'allongement du temps de trajet, du kilométrage et des coûts associés, nous ne pouvons donc pas donner suite à votre demande.

* Selon les informations obtenues sur les sites Kéolis Armor et Bienvenue au Mont-Saint-Michel, si on prend le trajet Rennes-Beauvoir, qui se fait en 1 h 07 (via les départementales), diminué du trajet Pontorson-Beauvoir qui se fait en 8', Pontorson-Rennes est faisable en 1 h 00.

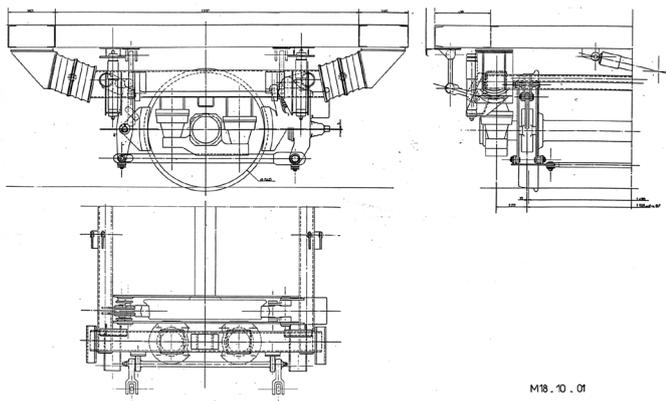


Demain, quels trains pour les petites lignes normandes ?

L'A2E : le train léger de Soulé

Dans nos précédents bulletins, nous avons vu que les tentatives de sauver les petites lignes par la mise en service de trains légers sous la forme de petits autorails à deux essieux, s'étaient chaque fois soldées par un double échec. Le premier, échec du matériel qui s'est révélé inconfortable, souvent incapable de tracter une remorque les jours d'affluence et surtout trop fragile pour durer plus d'une quinzaine d'années. Second échec, en plus grave encore car le train léger n'a jamais empêché la fermeture des lignes pour lesquelles il avait été conçu. Les causes de fermeture sont donc à chercher ailleurs. Nous y reviendrons.

L'histoire étant un perpétuel recommencement. Dans les années 80 la Gauche au pouvoir, pense à juste titre que le train, en tant que service public, doit redevenir un outil du développement du territoire. Pour cela, il faut redonner un second souffle aux petites lignes dont l'équilibre financier ne pourra être trouvé que grâce à une exploitation simplifiée et au moyen de trains légers offrant une capacité limitée correspondant aux besoins des territoires desservis. Seuls les établissements Soulé de Bagnères-de-Bigorre ont présenté un projet qui pensaient-ils tenait compte des errements du passé. En effet, pour être léger mais solide et répondre aux normes de sécurité imposées par la SNCF, il fallait concevoir un autorail à deux essieux. Conscients que la première et plus grande difficulté à résoudre serait le roulement et la suspension, ces concepteurs ont inventé un système qui transpose sur l'essieu les éléments caractéristiques du roulement et de la suspension des bogies et qui devait permettre à l'autorail de rouler à 120 km/h. Comme le montre le schéma, un cadre mobile, sorte de mini bogie, porte l'essieu par l'intermédiaire de deux paires de ressorts coniques métal caoutchouc. Le cadre est lui-même fixé à la caisse par l'intermédiaire d'une suspension secondaire relativement souple autorisant un débattement latéral important.



Document Soulé

La fiabilité du système fut validée à l'issue d'essais réalisés par la SNCF en 1985 avec un autorail prototype dépourvu de motorisation. Les essais démontrèrent le bien-fondé des solutions mises en œuvre tant à 120 km/h en alignement qu'à 70 km/h en courbe de 300 m de rayon. Après un dernier essai vérifiant que l'engin shuntait correctement les deux files de rail et garantissant ainsi le bon fonctionnement de la signalisation, Soulé pouvait motoriser et équiper l'autorail dénommé A2E (autorail 2 essieux). D'un poids total de 25,5 tonnes, il fut équipé d'une motorisation type autocar, économique en fonctionnement et en entretien (Moteur diesel Cummins de 209 kW avec transmission hydraulique) limitant la vitesse à 90 km/h. D'une capacité de 50 passagers (38 sièges fixes + 12 sièges à assise relevable), l'agencement du véhicule fut conçu d'origine pour une conduite à agent seul ainsi que la possibilité de distribuer et valider à bord les titres de transport. Trois autorails A2E, financés conjointement par l'Etat, le Conseil régional de Bretagne et l'exploitant CFTA, sont mis en service en 1990 sur les lignes Guingamp-Carhaix et Guingamp-Paimpol du Réseau Breton.



Photo Jean-Hubert LAVIE

Consommant quatre fois moins qu'un X 2800, l'A2E est à tout point de vue économique, mais sa capacité souvent insuffisante dans cette région touristique imposait la mise en circulation de deux A2E en unité multiple. Malheureusement, dans ce cas le conducteur receveur qui se trouve dans l'unité de tête ne peut pas assurer la vente dans le second autorail. Après dix ans d'exploitation, la fiabilité de la transmission ayant fait les frais de la limitation des coûts de construction, une opération mi-vie fut réalisée dans les ateliers CFTA de Gray. En 2009, après seulement 19 années d'utilisation les trois autorails sont réformés ce qui est le double d'un autocar mais une fois encore beaucoup moins que la moyenne des autres véhicules ferroviaires qui est de 30 à 40 ans. Après une seconde rénovation en 2013, deux des autorails attendent toujours un reprenneur chez Rail et Traction International (RTI).

Triste épilogue pour ce fantastique travail d'ingénieur qui n'avait pas su convaincre et briser les préjugés de la SNCF envers les autorails légers et pourtant L'A2E n'était pas si léger que cela puisque la charge par essieu était voisine de 13 tonnes.



Photo Jean-Hubert LAVIE

En 1999, l'A TER choisi par les Régions pour l'exploitation des lignes rurales

Finalement, la SNCF et les Régions ont préféré pour l'exploitation des petites lignes, l'X 73500, surnommé l'A TER. La Normandie en a acquis 25 sur les 315 exemplaires qui ont été construits par Alstom entre 1999 et 2004.

L'A TER est un autorail classique monocaisse sur bogies. Il est également conçu pour la conduite à agent seul avec une capacité de 61 places assises plus 17 strapontins, sa vitesse maximum est de 140 Km/h. Classé dans la catégorie des autorails lourds, il ne pèse que 50 tonnes soit 12,5 tonnes à l'essieu donc moins que l'autorail léger !!! Il semble que cette relative légèreté, considérée comme un atout majeur, et malgré la présence de 4 essieux, soit la cause des problèmes de shuntage ayant

entraîné des dysfonctionnements de signalisation ces dernières années. Dysfonctionnements qui ont jeté le discrédit sur cette série d'engins.



Photo DR

Après 20 années de bons services, les X 73500 arrivent à mi-vie. Auront-ils droit à une grande révision et aux adaptations nécessaires à une exploitation économique et écologique de nos petites lignes ??? La transmission hydraulique, et donc l'absence de moteurs électriques, ne permet pas le remplacement du diesel par des batteries. Le salut de cette série viendra, espérons-le, des biocarburants actuellement à l'essai sur les Régiolis de la ligne de Granville. Dans tous les cas, il est urgent d'envisager dès à présent la génération qui les remplacera au plus tard d'ici 10 à 15 ans.

Suite au rapport remis par le préfet Philizot, le ministre des Transports, Jean-Baptiste Djebbari, dans le cadre de son plan de sauvetage pour les « dessertes fines du territoire » souhaite le développement en France d'une filière autour du Train Léger. Vraiment l'histoire est un éternel recommencement !!!

Rêve ou réalité ? Dans un prochain bulletin nous irons à la recherche de cet oiseau rare.

Xavier JACQUET



Photo Jean-Hubert LAVIE

Dernière minute...

Le lundi 17 mai 2021, le service normal a repris sur toutes les lignes normandes. La Région Normandie et la SNCF viennent de dévoiler les mesures commerciales prises pour accompagner cette reprise du trafic.

Jusqu'au 2 juin, **240 000 billets à petits prix** seront mis en vente. Ils se partagent entre 180 000 billets à 20€ maximum pour des trajets Paris-Normandie ou Normandie-Paris et 60 000 billets à 5€, 7€ ou 9€ pour des trajets en Normandie tels que Rouen-Dieppe, Rouen-Caen, Caen-Granville-Rennes, Rouen-Vernon-Paris.

Les jeunes de 18 à 25 ans vont bénéficier de tarifs à moins 50% sur tous leurs voyages. Avant, ils devaient être titulaires d'une carte jeune d'un coût de 10€. Cette carte n'est plus nécessaire. Il suffit de présenter une pièce d'identité pour bénéficier de cette offre. C'est une revendication de la Fnaut Normandie et de l'ADPCR qui est satisfaite.

Pour attirer les touristes en Normandie, des offres sont mises en place sur plusieurs destinations de juin à septembre, comme un Paris-Deauville à partir de 15€, un Paris-Giverny à partir de 9€ ou un Paris-Granville à partir de 20€. Le Paris-Mont-Saint-Michel via Pontorson est à 27€.

Le Pass Normandie découverte est également reconduit. Il permet à 2 adultes de voyager pendant 2 jours en illimité dans tous les trains et, **nouveauté de cette année, tous les autocars du réseau Nomad** (l'ADPCR avait formulé cette demande, voir Lettre n° 2). Le Pass Semaine est valable du 7 juillet au 31 août et aux vacances de la Toussaint, pour 35€. Le Pass Week-end est valable les samedis et dimanches jusqu'au 7 novembre, au prix de 20€. Le Pass permet également d'être accompagné gratuitement par trois enfants âgés de 4 à 11 ans. À partir de 12 ans, le tarif passe à 5€

Et, si vous n'avez pas encore réadhéré pour 2021, sachez qu'il n'est pas trop tard pour soutenir notre action pour des transports collectifs performants et respectueux de l'environnement, répondant aux besoins des usagers et favorisant le développement économique dans l'ouest de la Normandie.

Bulletin d'adhésion à l'ADPCR pour l'année 2021

J'adhère à l'ADPCR

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Téléphone : E-mail :

Montant de la cotisation 2021 :

Adultes : 10 € / Jeunes de moins de 26 ans et personnes à faibles ressources : 3 €

Parrainage : Adulte + parrainage d'un jeune de moins de 30 ans : 12 €

A retourner à ADPCR, Hôtel de Ville - BP 330 - 50010 SAINT-LO CEDEX, avec votre chèque.



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 - Conception et mise en page : Atelier85.fr - Impression : Imp. MAG'PRINT - Ph. MARIE