

EDITORIAL

Renforcer la relation avec les adhérents

L'action de l'ASUTGV ne se limite pas strictement aux adhérents mais vise à représenter plus largement l'ensemble des usagers.

Dans ce contexte, le « retour sur cotisation » pour les adhérents peut ne pas paraître directement palpable.

Ce sentiment peut être renforcé par le choix de l'association de se positionner en tant qu'acteur du développement du Vendômois. En effet, nous estimons que la satisfaction des intérêts individuels de la plupart d'entre nous coïncide avec la défense de l'intérêt général.

Dans ce contexte, il nous a paru essentiel de conforter les liens entre les adhérents et l'association pour vous offrir un service plus personnalisé : « le navetteur » vous permettra, chaque trimestre, de retrouver en avant-première différentes rubriques.

Je vous laisse découvrir l'actualité des dessertes, du parking, un billet d'humeur et bien d'autres informations.

N'hésitez pas à nous contacter pour nous faire part de vos sentiments ou pour réagir en envoyant un courriel à asutgv@aol.com, en contactant un membre du bureau de l'ASUTGV ou en laissant un mot dans notre boîte aux lettres.

Stéphane ADAM
président de l'ASUTGV

Composition du Bureau 2005 de l'ASUTGV

- Stéphane Adam, président
- Agnès Artis-Comba
- Stéphane Bretonneau
- Thierry Briffault, trésorier
- Dominique Buisseret
- Sylvie Cantau, secrétaire
- Patrick Carreau
- Patrick Chiron, vice-président
- Claudie Delcourt, secrétaire adjointe
- Yves Gauthier
- Thierry Gillyboeuf
- Nadine Gontier, trésorière adjointe
- Bernard Mathieu
- Bruno Thibault

ACTUALITÉ

SNCF, ça se discute !

Rencontre avec la Direction régionale de Tours le 19 novembre 2004

Avant d'aborder les sujets propres à la Gare de Vendôme, nous avons évoqué la qualité des messages audio sur les quais de la Gare de Paris-Montparnasse, remarque qui a été transmise à la Direction concernée.

Nous reprenez ci-après les différents sujets traités.

Arrêt supplémentaire : La SNCF s'est engagée à créer un arrêt supplémentaire en début de matinée ; cet arrêt doit être mis en service fin 2005. A ce jour, nous attendons la décision finale qui devait intervenir début 2005...

Incident du 9 novembre 2004 (traversée d'un sanglier) : Les délais d'intervention ayant été particulièrement longs, nous avons donc demandé des explications sur cet incident... Précisions de la SNCF : « Elle ne dispose pas de rame de secours disponible en permanence. Elle

a pris la décision de réutiliser une rame en fin de service commercial, donc non ravitaillée en boissons et en alimentation. Une partie du temps d'attente s'explique par la mise en œuvre de mesures de procédures de sécurité ferroviaire spécifiques pour permettre l'approche du TGV de secours. La SNCF rembourse intégralement les billets à ses clients (règle de la compensation intégrale). »

Affluence sans cesse grandissante aux guichets : Réponse de la SNCF : « La gare de Vendôme Villiers dispose de deux guichets et de deux automates, il n'est pas envisagé d'ouvrir un guichet supplémentaire. » Nous avons donc demandé à la SNCF de réserver un des deux guichets à l'achat des billets pour le départ immédiat (au départ des 3 TGV du matin essentiellement).

Parkings : Une extension de parking est bien prévue. De plus amples renseignements doivent être fournis par Sceta park.

Billet d'humeur ...

Nouveau record pour le TGV !

Le 9 novembre 2004, les voyageurs du TGV Paris Vendôme Tours Saumur ont pu assister en direct, de leur place, au nouveau **record mondial... de retard** établi sur leur ligne préférée : **4 h 45** pour un trajet de 42 minutes, soit près de 7 fois son temps de trajet, suite à la percussive d'un sanglier.

Bien entendu pour ce prix-là, les voyageurs ont eu droit à toute la panoplie de l'inconséquence ? négligence ?, incompétence ? (rayez la mention inutile) de la SNCF : information tardive, amateurisme en faisant venir une équipe incapable de réparer, transbordement durant plus d'une heure, retour en arrière pour repartir de l'avant...

Bref, les voyageurs ont eu la nette impression d'être délaissés dans leur train en « rade » par la SNCF, afin que celle-ci finisse de faire circuler tous les autres trains et qu'après elle daigne s'occuper d'eux.

Pour calmer les voyageurs, les contrôleurs ont déclaré que la SNCF prendrait en compte l'ampleur du retard lors de la compensation financière prévue dans l'indemnisation des retards. Résultat : tarif habituel pour les abonnés 4,60 euros soit moins d'un euro par heure de retard. De qui se moque-t-on ?

Depuis, de nombreuses tentatives ont été menées par la SNCF pour battre ce record de retard, grâce aux grèves de janvier, au froid de février et aux diverses pannes subies par des TGV vieillissants et qui commencent à être à bout de souffle.

Notons le très beau retard dans le sens Vendôme Paris du TGV de 6h 42 du **9 février** : 3h 05 en plus des 42 minutes normales.

A côté, les 35 minutes de retard du même train le **23 février** font pâle figure. Toutefois, la SNCF promet de faire mieux la prochaine fois... toujours au tarif unique de 4,60 euros la compensation, bien entendu.

Les dérives actuelles de retards sont d'autant plus inquiétantes que voies et matériels apparaissent se dégrader de plus en plus et que la SNCF ne dispose d'aucun plan de secours (rame et personnel en astreinte sur Paris et Tours, davantage de déviations de voies) lors de l'immobilisation longues des trains.

Il faudrait peut-être songer à investir sur nos lignes plutôt que de faire financer les nouvelles lignes par un service dégradé sur les lignes existantes...

ACTION INTER-ASSOCIATIONS

Réaction aux grèves de janvier

Suite aux dernières grèves de la SNCF, l'ASUTGV a proposé une démarche concertée entre associations d'usagers (Lille, Le Mans, Poitiers, Tours) pour obtenir une compensation.

Cette demande très vite retenue par la collégiale TGV 1H était motivée par les conséquences particulièrement désagréables des grèves sauvages, entraînant pour la première fois des suppressions de trains et des conditions de transport encore plus déplorable.

Notre demande (7 jours de prolongation des forfaits) est d'autant plus légitime que, au moment où les retards supérieurs à une heure se multiplient depuis quelques mois, les conditions de remboursement des abonnés ne sont pas du tout à la hauteur des préjudices subis.

Dans l'immédiat, la SNCF estime qu'elle a mis en place les moyens pour diminuer l'impact des grèves et ne se sent pas redevable, vis-à-vis des clients, des retards et des suppressions de trains. Face à cette réponse, la collégiale n'entend pas en rester là... elle a adressé à la SNCF la réponse ci-dessous.



Plateforme collégiale des clients TGV 1H

Le 4 mars 2005

Monsieur Louis GALLOIS
Président de la SNCF
34 rue du Commandant R Mouchotte
75014 PARIS

A l'attention de : Madame Marie-Christine COTTIN

Monsieur le président, Madame,

La réponse que vous avez faite à notre demande de compensation suite aux grèves de janvier constitue une décision incompréhensible.

En effet, jusqu'à présent, après chaque grève, vous procédez systématiquement à des prolongations du forfait proportionnelles au nombre de jours de perturbations.

Or, les dernières grèves du 26 au 28 janvier ont eu des conséquences encore plus fâcheuses pour les usagers que les précédents mouvements sociaux :
- trains supprimés ou décalés entraînant retards ou impossibilités de se rendre sur son lieu de travail ou de rentrer chez soi,
- conditions de transport difficiles, voyages debout faute de places assises,
- mauvaise gestion de l'information lors du 2^{ème} conflit, gestion chaotique des arrêts dans les gares (trains directs ne s'arrêtant pas dans les gares intermédiaires)...

Dans ce contexte, nous ne remettons pas en cause le fait que vous avez tenté de réduire au maximum l'impact de ces grèves et ne portons pas de jugement de valeur sur les raisons des conflits sociaux au sein de votre société.
Par contre, nous sommes en droit d'attendre que, compte tenu du coût payé par les abonnés, le service soit correctement assuré. Lorsque celui-ci ne l'est pas du fait de la SNCF, il paraît normal qu'une compensation soit pour le moins apportée (D'autant plus que de nouvelles grèves sont actuellement annoncées dans les semaines à venir qui ne manqueraient pas malheureusement de perturber notre trajet quotidien).

Si tel n'était pas le cas, votre position serait mal comprise par les clients et interprétée comme un manque de considération de votre part.
Votre décision constituerait alors un précédent regrettable dans nos relations, ce qui n'est ni souhaitable ni pour vous ni pour nous.

Nous vous prions d'agréer, monsieur nos salutations distinguées.

Les quotidiens TGV 1 H

Correspondants : AASTP (Tours/Paris), Abonnéméccontents (Lille/Paris), ASUTGV (Vendôme/Paris), AVUC (Le Mans/Paris), ASUTGV (Paris-Poitiers), Trainlife (Lille-Bruxelles), AASPLC (Paris-LeCreusot)

CÔTÉ PARKING...

Un agrandissement qui s'appelle « Désiré »...

Depuis nos premières démarches au début de l'année 2004, le dossier de l'agrandissement du parking (60 places supplémentaires) apparaît de plus en plus proche de sa mise en œuvre, maintes fois retardée par un jeu de « patate chaude » entre la SCETA qui gère le parking et la SNCF, propriétaire du terrain.

Toutefois, après de nombreuses relances, menaces et autres rappels à l'ordre de l'ASUTGV et des élus locaux, la belle arlésienne commence enfin à apparaître.

Selon nos dernières informations (début mars), la SCETA aurait entièrement bouclé le dossier technique et le financement de l'agrandissement du parking (payant bien entendu!)... il ne manquerait plus que le retour de signature de la Direction des gares (eh oui ! c'est très technique, les procédures), que le directeur de la SCETA s'engage à hâter.

Dans ces conditions, on peut espérer un démarrage des travaux au second trimestre 2005 et une mise en service pour la rentrée...

VIE DE L'ASSOCIATION

Campagne d'adhésion 2005

Lors de notre Assemblée Générale de novembre 2004, nous avons mis l'accent sur l'importance de la large représentativité de l'association. En effet, plus l'ASUTGV s'appuie sur un nombre élevé d'adhérents, plus elle est légitime à exprimer les priorités des usagers, et plus elle a de poids vis-à-vis de la SNCF et des élus pour peser sur les choix à faire.

Aujourd'hui le nombre d'adhérents est stable alors que la fréquentation de la gare a crû d'année en année. Les résultats déjà obtenus par l'ASUTGV, réduisant les besoins les plus urgents, ne sont peut-être pas totalement étrangers à ce phénomène !

Le passé récent nous l'a démontré, face à l'extrême

prudence de la SNCF, le développement de l'activité de la gare constitue le meilleur argument pour répondre à la plupart des aspirations des usagers. La démarche concertée conduite depuis plusieurs années avec les élus et des représentants d'entreprises a d'ailleurs montré toute son efficacité.

Au terme de nos discussions, il nous a semblé important que nous puissions exprimer notre position avec plus de force et rassembler davantage de personnes autour de nos ambitions.

C'est pourquoi nous vous encourageons à parrainer de nouveaux adhérents dans la perspective des luttes à venir (réforme de l'abonnement, nouvelles dessertes...).

Revue de presse - Revue de presse - Revue de presse - Revue de pre

Comment vivre à la campagne et travailler à Paris ? En devenant « navetteur » ! C'est sous ce nom que ceux qui effectuent quotidiennement un parcours de 150 à 200 km pour se rendre sur leur lieu de travail, sont désignés par la SNCF. Mais qui sont-ils ? Comment s'organisent-ils ? Un dossier détaillé de **Challenges** n°229 du 26 août 2004 y répond de façon assez complète. Le maître mot est s'-or-ga-ni-ser. Un minutage serré est nécessaire au navetteur du départ le matin jusqu'à son retour le soir. Vivre loin de Paris alors qu'on continue de s'y rendre pour travailler a un coût que ce dossier montre avec un tableau comparatif ville par ville. Au-delà du navetteur, un nouveau mode de travail à mi-temps Province/Paris se met doucement en place grâce au courage d'un certain nombre de salariés ayant réussi à convaincre leur employeur de ce mode de fonctionnement...

L'Echo de la Vallée du Loir nous ouvre ses colonnes. C'est avec une grande gentillesse que Philippe Delaroche, qui vient de reprendre en mains cet hebdomadaire (environ 1 500 abonnés) s'est fait l'écho en janvier de l'action menée par l'ASUTGV pour accéder à des dessertes supplémentaires et à l'extension du parking. Navetteur lui-même, il ne pouvait qu'être sensible à notre démarche !

copies de ces articles disponibles sur demande à l'ASUTGV