

## EDITORIAL

Si l'action de l'ASUTGV et des acteurs du Vendômois ne se traduit pas toujours immédiatement en résultats, elle joue **sur la durée** en affirmant sans relâche les objectifs arrêtés d'après les priorités exprimées par les usagers.

La meilleure illustration en est aujourd'hui la création « aux forceps » de la desserte plus tardive le matin au départ de Vendôme.

Le niveau de desserte, qui mérite encore quelques aménagements dans la grille horaire, n'a heureusement plus rien à voir avec celui que nous avons connu il y a dix ans. Certes, l'augmentation du trafic finit par générer à terme, de façon mécanique, de nouvelles dessertes. Mais je n'ose imaginer, au vu du très faible degré de priorité que la SNCF attache à notre gare, quelle aurait été la réalité des créations d'arrêts à Vendôme sans notre pugnacité toujours renouvelée et notre contribution à l'augmentation du trafic.

La situation vis-à-vis de la société gérant le parking de la gare est, en tous points, semblable. Combien de palabres nécessaires pour aboutir enfin en 2006 à une extension !

Lors de notre Assemblée Générale du 26 janvier dernier, nous avons exprimé nos craintes à l'encontre de la **future réforme des systèmes d'abonnement**. C'est pourquoi nous restons plus que jamais vigilants et n'hésiterons pas à vous tenir au courant des suites données à ce projet.

Dans l'immédiat, la période est plutôt aux bons souhaits et aux espérances. Alors, bonne année 2006 à toutes et à tous.

Stéphane ADAM  
président de l'ASUTGV

### Composition du Bureau 2006 de l'ASUTGV

- Stéphane Adam, président
- Agnès Artis-Comba
- Stéphane Bretonneau
- Thierry Briffault, trésorier
- Dominique Buisseret
- Sylvie Cantau, secrétaire
- Patrick Chiron, vice-président
- Claudie Delcourt, secrétaire adjointe
- Yves Gauthier
- Thierry Gillyboeuf
- Bernard Mathieu
- Jérôme Ory

## ACTUALITÉ

### La vie duraille...

#### Rencontre avec la Direction régionale de Tours le 30 novembre 2005

Et oui, ce fut duraille d'avoir confirmation du rail pour cette nouvelle desserte aux alentours de 8 h 50. Mais c'est fait en ce jour béni du 30 novembre 2005 !

Claude Germain, maire de Naveil, qui représentait Daniel Chanet, maire de Vendôme, remerciait la SNCF pour sa lettre de confirmation de la desserte supplémentaire du matin dont la mise en place est prévue en décembre 2006.

Ce fut en effet difficile pour la SNCF, si l'on en croit le directeur régional, qui précise que toutes les options ont été étudiées sur ce créneau horaire très encombré, y compris les possibilités d'arrêt de trains en provenance de Bordeaux.

On veut bien y croire... après 6 ans d'étude, tous les scénarios ont pu être envisagés !

Mais pour ce qui concerne un retour plus tôt dans l'après-midi, là on change de voie... s'il n'y pas de difficultés de " sillons " sur cet horaire, il serait difficile de mobiliser le matériel nécessaire et, surtout, les simulations de rentabilité font apparaître un déficit, qui s'ajouterait à celui prévisible... de la future desserte du matin.

Donc on repassera ! Peut être dans 6 ans, quand on constatera que les voyageurs supplémentaires qui montent à Paris par cette nouvelle desserte du matin, satureront au retour les trains du soir, aujourd'hui déjà bien remplis !

Pascal Brindeau, pour Maurice Leroy, président du Conseil général et député, et Claude Germain ont rappelé la proposition d'étudier l'idée d'une aide financière publique locale pour compenser le manque à gagner de la SNCF.

Or la SNCF ne souhaite plus conclure ce type de convention qui lui crée trop de contraintes.

Il nous est fait constater la bonne volonté de la SNCF qui maintient le train de 21 h 10 bien qu'il ne concerne, en moyenne, qu'une vingtaine d'abonnés et environ cinq personnes ayant loupé le 19h 30.

Votre seigneurie est trop bonne pour les « clients » du km de voie ferrée sans doute le plus cher de France !

Néanmoins cette desserte n'est pas menacée malgré un taux de progression de fréquentation en septembre 2005 qui, selon la SNCF, n'est que de 1% à Vendôme et qui stagne sur Tours. Pour Tours, il semble qu'un point limite soit atteint. Le rapport coût/temps gagné n'apparaît plus assez favorable pour attirer des clients qui se reportent sur le TER ou... sur la voiture. Eh oui, la vie n'épargne personne... pourvu qu'il ne prenne pas la fantaisie à certains gestionnaires de nous faire financer une stagnation ou une baisse des recettes sur Tours.

- Et la liaison sur Roissy ? C'était quand même bien pratique et...

- Non, non, non ! Mon bon monsieur ! Ce n'est pas qu'on ne veut pas, mais il est impossible de la rétablir du fait de la surfréquentation des voies du sud de Paris qui cumulent grandes lignes et banlieues. Il est nécessaire de construire une radiale supplémentaire, or ceci est limité par l'importance de l'urbanisation dans cette zone.

Autant dire que pour ouvrir le Vendômois sur le monde, on passera le relais de la négociation à nos petits-enfants...

Quant à l'extension du parking, qui reste dans les limbes, la discussion fut rapide car aucune info de la SCETA n'a été donnée à la SNCF ! (voir article sur ce sujet dans ce même numéro).

Si la bonne volonté de nos interlocuteurs n'est pas en cause, force est de constater que la situation et les besoins de la gare de Vendôme ne suscitent qu'un intérêt limité de la grande maison SNCF !

## CÔTÉ PARKING... Le parking au bout de la ligne droite ?

Après des années de promesses, les **travaux d'extension** devraient enfin démarrer au printemps, selon les déclarations du 13 janvier de la Sceta (désormais dénommée Effia) : le dossier est déposé en mairie et après une étude sur l'écoulement des eaux qui devrait durer un mois, les travaux pourraient alors commencer.

Compte tenu des **retards accumulés**, nous en avons profité pour suggérer quelques aménagements de bon sens qui ont recueilli l'accord de principe d'Effia. Ainsi, nous avons demandé que les places en vis-à-vis à droite de la gare soient élargies par un nouveau marquage mieux adapté à la taille des 4x4 et autres monospaces.

De même, compte tenu de l'afflux de nouveaux véhicules qu'engendrera la future extension du parking, nous avons posé la question du réaménagement des entrées et sorties du parking, afin que les véhicules du parking face à la gare ne soient pas inconsidérément bloqués. Effia nous a répondu qu'elle mènera une réflexion sur ce problème (rond-point en bout ou au début de ce parking, par exemple).

## Billet d'humeur

## Voyage offert pour Arnaqueland...

Lorsqu'en avril 2005, la SNCF a mis en place son nouveau programme « Grand Voyageur », elle nous promettait « de nombreuses surprises ». Près d'un an après, on peut dire que les usagers ont été plus que comblés !

Rappelons tout d'abord les avantages mirifiques censés rendre le Grand Voyageur « toujours serein » : en plus de la transformation des vulgaires points en souriants S'Miles, et de l'élargissement de la gamme des primes proposées, un site dédié « Grand Voyageur » allait enfin permettre bon nombre d'opérations, dont la commande de billets prime, auparavant réalisable par la seule **ligne téléphonique surtaxée**.

Mais le paradis annoncé s'est vite transformé en enfer et c'est à très grande vitesse que les Grands Voyageurs ont été gagnés par le désenchantement. **Rien n'était prêt du côté de la SNCF**, et derrière le grand tapage publicitaire se cachait une organisation d'un amateurisme pathétique. Citons simplement quelques plats figurant au menu des Grands Voyageurs durant ces mois de cauchemar :

- un service téléphonique totalement débordé, doté d'une ergonomie déplorable, l'utilisateur n'étant informé de la **saturation du service** qu'après avoir tapé plusieurs chiffres et les 9 derniers numéros de sa carte Grand Voyageur, ce « service » étant facturé 0,34€ la minute !
- un décompte de S'Miles totalement fantaisiste avec disparition mystérieuse de points, la faute au système informatique !
- un **site Internet dédié inopérant** pendant plus de 6 mois, seule une vitrine générale sans intérêt n'offrant aucun accès aux informations personnelles (décompte des points) ou aux commandes de billet prime
- une impossibilité de commander, comme auparavant, un billet prime en même temps qu'un billet payant (pratique lorsqu'on voyage à 2 !)
- une **absence de relevé détaillé** des S'Miles pendant plusieurs mois.

Enfin, après avoir indiqué pendant plus de 8 mois « Vous pourrez bientôt consulter l'historique de vos S'Miles », le site Grand Voyageur se contente aujourd'hui d'un simple affichage du solde de S'Miles de l'adhérent !

Sans oublier le fait que le nouveau système de points est **beaucoup moins intéressant** que l'ancien ! En effet, si le stock de points Grand Voyageur a été multiplié par 2,5 pour être transformé en S'Miles, les nouveaux points ne s'acquiescent qu'à raison de 1,5 par euro dépensé, alors que les tarifs des primes ont été multipliés par des coefficients variant entre 2,5 et 4 !!!

Face à l'étendue du désastre, et consciente sans doute de la colère qui montait chez les usagers, la SNCF s'est fendue d'une lettre d'excuses octroyant royalement 100 S'Miles en guise de dédommagement aux infortunés naufragés du téléphone SNCF, soit l'équivalent de la somme considérable de 1,25 €, qui fera sans doute chaud au cœur des usagers ayant vainement tenté d'obtenir un billet gratuit et dont les notes téléphoniques s'en sont trouvées particulièrement assaisonnées.

Même le journal *Le Monde*, pourtant peu suspect de s'intéresser à de futiles sujets, s'est penché sur cette Bérézina de la SNCF en racontant à la rentrée les turpitudes kafkaïennes des nouveaux Grands Voyageurs...

Quant à l'ASUTGV, elle a demandé à la SNCF de procéder, à titre de **dédommagement du préjudice subi**, à un crédit forfaitaire de 2 500 S'Miles, équivalant à un billet mini-prime aller-retour. Cette initiative, menée en novembre 2005, a été relayée par la Collégiale des associations d'usagers TGV à une heure de Paris, regroupant une dizaine d'associations. A ce jour, nous attendons toujours une réponse !

## VIE DE L'ASSOCIATION

## Campagne d'adhésion 2006

Lors de notre Assemblée Générale de 2005, nous avons mis l'accent sur l'importance de la large représentativité de l'association. En effet, c'est en s'appuyant sur un nombre élevé d'adhérents, que l'ASUTGV est légitime à exprimer les priorités des usagers et donc plus crédible vis-à-vis de la SNCF et des élus pour peser sur les choix à prendre.

Un an plus tard, nous constatons une progression du nombre d'adhérents, sans doute liée aux efforts de communication en direction des membres de l'association, notamment grâce au Navetteur.

Cependant, il nous reste à poursuivre nos efforts. Il reste à améliorer nos dispositifs d'envoi d'information.

Nous proposons également de renforcer la convivialité entre les membres en organisant par exemple des visites d'entreprises du Parc technologique de la gare, afin de découvrir les savoir-faire et les dirigeants des sociétés qui participent avec nous aux discussions avec la SNCF (des accords de principe ont été pris avec la Mutuelle Monceau, nouvellement installée à l'entrée de la gare, et avec l'entreprise Metrotech).

Avant cela, nous souhaitons vérifier l'intérêt que vous portez à ce projet, au moyen d'un questionnaire rapide à remplir.

**Nous vous remercions enfin de bien vouloir renouveler votre adhésion en réglant votre cotisation 2006.**

## Le jeu des mille bornes

La SNCF vient d'installer dans les différentes gares un millier de bornes d'achat et d'échange, d'un jaune éclatant.

Ce matin du 6 février, on ne pouvait en compter que 999, car la seule et unique de Vendôme était H.S. Résultat : une file d'attente incroyable à quelques minutes du départ du train. Stress, panique des voyageurs qui venaient retirer un billet en ce lundi matin.

Et même pas la possibilité d'avertir les contrôleurs par le biais du haut-parleur des guichetiers. Que le personnel au guichet souhaite préserver son emploi et ne pas être remplacé par d'impersonnelles et défaillantes bornes, soit, nous sommes de tout cœur avec eux... Mais un peu de solidarité avec les clients ne nuirait tout de même pas.

Espérons que les clients qui n'ont pas pu prendre de billet ne se sont pas fait contrôler ou ont obtenu la bienveillance des contrôleurs.

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

La presse s'est fait l'écho en fin d'année 2005 des nouvelles règles de voyage de la SNCF. *Le Monde*, *Libération*, *Le Figaro*, *20 Minutes* et *Le Parisien* ont expliqué à leurs lecteurs qu'à compter du 1<sup>er</sup> décembre 2005, tout client qui monte dans un train doit posséder la bonne réservation, c'est-à-dire celle correspondant exactement à ce train, sous peine de se voir infliger une amende de 10 €.

La presse souligne donc la **fin de la « souplesse »** jusqu'alors accordée par la SNCF où il suffisait de s'arranger avec le contrôleur dès le départ du train.

Pour justifier ces nouvelles procédures la SNCF a mis dans les gares, à disposition des clients, de **nouvelles bornes** permettant de nombreuses opérations d'achat, d'échange et de réservation.

Pour le moment, la souplesse reste de fait pour les abonnés « forfait ». Mais *Le Monde* et *Libération*, à juste titre, se demandent si la souplesse ne deviendra pas à terme un service payant réclamé aux clients-voyageurs.

*L'Écho de la Vallée du Loir*, même s'il se satisfait du **TGV supplémentaire le matin** obtenu pour Noël 2006, s'inquiète de la capacité de stationnement du service aux guichets, très souvent long et des distributeurs automatiques assez régulièrement hors service.