

EDITORIAL

Cela fait plus d'un an que nous n'avons pas publié de Navetteur. Pourtant, l'actualité a été particulièrement riche. Les grilles de dessertes ont été étoffées avec, depuis 3 ans, la création d'un TGV dans le sens Vendôme-Paris vers 7h40 ou 8h) et de 2 trains dans le sens Paris-Vendôme vers 16h15 et 17h30.

Nous avons également connu la valse des horaires en lien notamment avec les conséquences des travaux sur la ligne.

En termes d'offre, la SNCF a créé le forfait annuel et après avoir expérimenté sur la ligne Paris-Vendôme-Tours, a généralisé un dispositif de garantie de ponctualité.

Le parking payant, quant à lui, a continué de se remplir pour être à nouveau saturé malgré les petites extensions réalisées. La question de l'accès à la gare continue de nous préoccuper, c'est pourquoi nous sommes partie prenante dans la recherche de solutions permettant de trouver aussi des alternatives à la voiture quand cela est possible. Nous sommes aussi vigilants lorsque la refonte de la desserte VBus remet en cause l'attractivité du service pour bon nombre d'usagers.

Je ne voudrais pas terminer mon propos sans rendre hommage à Bernard Mathieu, membre du Bureau de l'ASUTGV qui était le concepteur du Navetteur en 2005 et qui nous a quittés tragiquement en 2012. Nous avons une pensée pour lui.

Stéphane Adam, Président de l'ASUTGV

Offres de la SNCF à connaître

Garantie ponctualité pro active : Après une période d'expérimentation sur notre ligne, la SNCF a généralisé le dispositif « Garantie ponctualité pro active » à tous les abonnés forfait depuis le 1^{er} avril. La moitié des abonnés sont aujourd'hui inscrits ; dédommagement par bon voyage.

Forfait annuel : L'abonnement annuel concernait en août 1/3 des abonnés sur Vendôme. A noter que l'assignation à la place est possible depuis juin.

BILLET D'HUMEUR

Faire le choix de déshabiller Pierre pour habiller Paul....

En matière de nouveautés sur la ligne de bus desservant la gare TGV, les mauvaises surprises et des désillusions ne manquent pas en cette rentrée !

Qui appréciera de prendre au quotidien le bus de Vendôme Sud pour se rendre à la gare en 35 minutes ?

Qui appréciera de prendre au quotidien le bus au centre ville pour se rendre à la gare en 25 minutes, alors que jusqu'à maintenant il ne fallait que 10 minutes environ en empruntant la ligne 3 VBus !?

Qui prendra le bus pour se rendre à la gare TGV en milieu de matinée ou d'après midi alors qu'aucun train ne part, ni n'arrive en gare ?

Le parking de la gare est déjà bien saturé, où stationneront les nouveaux véhicules car il est probable qu'un certain nombre de personnes choisiront de prendre, à contre cœur, leur voiture ? Les conséquences écologiques n'ont apparemment pas été prises en compte non plus.... !

Voilà donc bien des questions qui laissent dubitatifs...

Bien sûr, il est possible qu'un petit nombre de nouveaux « Vbuciens » laissent leur voiture au garage pour se rendre à la gare en bus, nous verrons bien....

Mais parcourir le trajet centre ville – gare TGV en 35 minutes pour un trajet en TGV Vendôme – Paris en 42 minutes, ça laisse rêveur et fera hésiter plus d'un....

Le nouveau tracé illustre bien un désintérêt total pour les vendômois travaillant à Paris ! Pénaliser autant les nombreux usagers conquis par la ligne 3, voyageurs au quotidien entre Vendôme et Paris est inacceptable.

L'ASUTGV avait bien sûr alerté la municipalité de Vendôme à plusieurs reprises lors de réunions d'information mais elle n'a pas été entendue. Notre dernier courrier, en date de juillet 2013, est resté sans réponse (perdu dans les méandres de la nouvelle ligne de bus...).

La fréquentation de cette ligne 3 a, de façon continue et très nettement, progressé pendant près de 20 ans, trop peut-être....au goût de certains...

Nouvelle grille de dessertes au 15 décembre 2013

Même s'il existe encore des trous dans la grille d'horaires, le niveau de desserte de la gare de Vendôme-Villiers s'est nettement amélioré depuis quelques années.

Cependant, cela a pu se traduire depuis 3 ans, par de nombreux changements de grille de dessertes auxquels s'ajoutent les modifications liées aux travaux sur la ligne TGV Ouest Atlantique.

Nous avons tout de même continué à défendre les priorités d'horaires qui ressortaient de nos dernières enquêtes conduites auprès des usagers de la gare que ce soit pour les trains du matin dans le sens Vendôme-Paris ou le soir dans le sens des retours. Nous avons donc le plaisir de vous annoncer que conformément à vos préférences, nous avons principalement obtenu :

- un recalage du 2^{ème} TGV du matin au départ de Vendôme à 7h41 (au lieu de 8h01). Rappel : près de la moitié des usagers s'était déclarée insatisfaite ou très insatisfaite par le 8h01 ;

- un retardement du dernier TGV au départ de Paris le soir à 20h36 (au lieu de 20h16 actuellement) et même 21h16 le vendredi.

Par ailleurs, à la marge, le TGV de retour de Paris - actuellement à 18h16 - est avancé à 18h12.

Parking : un parcours (king ?) de combattant réservé aux lève-tôt

Nous avions prévu de parler des horaires d'été ubuesques, où il fallait partir très tôt du travail pour attraper le dernier train (19h11 avec la fermeture du portillon, voire 19h10 lorsque l'on tombe sur de zélés pousseurs de portail). Mais avec l'automne, c'est le matin qu'il faut se lever tôt. En effet, passé le train à 7h17 (en particulier le mardi et le jeudi), cela devient rapidement chaud de se garer sur le parking. De fait, pour les derniers du 8h01 et pour tous ceux des trains postérieurs, le stationnement demande une grande inventivité dans la création de sa propre place de parking. C'est ainsi que le moindre carré de pelouse, un virage, voire un bout de trottoir que l'on arrive à escalader de biais deviennent de superbes emplacements convoités.

Et pourtant tout le monde paie sa place. Le surbooking du parking parvient certains jours à faire dépasser de trente à quarante véhicules les emplacements prévus à cet effet.

Et pourtant EFFIA a déjà transformé tous les emplacements disponibles en place de parking

Mais voilà cet automne, au-delà de la vingtaine de véhicules supplémentaires qui viennent traditionnellement s'ajouter au stock existant, la Mairie de Vendôme a décidé de supprimer la navette directe avec le centre de Vendôme (voir article correspondant). Résultat : 20 à 30 voitures supplémentaires sont venues s'agglutiner sur ce pauvre parking qui n'en pouvait déjà plus.

En attendant que Godot, en l'occurrence EFFIA, daigne sortir ses sous pour nous octroyer quelques places supplémentaires (merci oh grand seigneur !), trouver une place de parking relève de la profonde spéléologie. Si vous ne voulez pas que votre voiture subisse une belle rayure, nous vous conseillons l'aire d'atterrissage de l'hélicoptère. C'est loin mais au moins vous ne risquez pas de chutes d'aéronefs, vu qu'aucun hélicoptère n'a jamais atterri là-bas. Alors, vous voulez tenter le parking gratuit : vous avez le choix entre le petit chemin derrière le bois, mais mieux vaut avoir un 4x4 et des bottes. Quant à se garer loin sur la voie perpendiculaire à l'avenue de Nations Unies : pensez qu'il vous faudra risquer votre vie en vous faulant de nuit entre les voitures et en remontant une voie sans trottoir ni éclairage ! Mais vous ne voulez pas ruiner la Mairie en demandant l'aménagement piétonnier de cette voie qui pourrait lui coûter au moins quelques milliers d'euros. Cet aménagement sécuritaire nous le réclamons pourtant depuis plusieurs années, tout comme une extension du parking qui vise le moyen terme (au moins 100 places supplémentaires). Nous avons déjà discuté de plusieurs solutions avec les parties prenantes mais celles-ci laissent trainer les choses.

En attendant, nous vous le disons : levez-vous tôt !

GOUFFRE SIDERAL

Il existe bel et bien un gouffre, un vide sidéral, entre les trains de 8h38 et de 12h32 dans le sens Vendôme-Paris. Les 4 trains (habituels et en jours de semaine) du matin pour Paris répondent aux 7 trains du soir (toujours habituels et en semaine) pour rentrer à Vendôme. La logique de la SNCF défie toutes les lois de la physique planétaire. Si ces 7 TGV sont utiles à la desserte retour, alors pourquoi pas un équilibrage dans le sens aller ?

Et ne croyez surtout pas que nous demandons la suppression de 3 trains le soir, il s'agit de demander UN TRAIN SUPPLEMENTAIRE le matin pour Paris.

Les sceptiques consulteront les horaires, mais c'est bien ainsi ; avant midi 4 trains pour l'aller, après-midi 7 trains pour le retour.

Avant midi : 6h40, 7h19, 8h01, 8h38 pour Paris - Après midi : 12h16, 16h16, 17h32, 18h16, 18h37, 19h16, 20h16 pour Vendôme

Et encore, sans compter le train de 15h16 au départ de Paris le vendredi.

Nous demandons un TGV SUPPLEMENTAIRE vers 10H pour Paris afin d'équilibrer un peu les départs et les retours. Toutes les explications des représentants de la Sncf tombent devant un naturel bon sens :

SnCF : « Arrêter le train n° 8410 à Vendôme (départ de St Pierre à 10h 15) ferait retarder l'arrivée de 10 minutes à Paris. De plus, c'est un train en provenance de Bordeaux et cela perturbe trop la régularité. »

FAUX : Arrêter un train à Vendôme ne coûte que 4 minutes comme cet échantillon d'horaires le prouve :

St Pierre direct : Tgv 8410 = 58 min - Tgv 8342 = 66 min, Tgv 8340 = 61 min – *Moyenne 62 mn*

St Pierre/Vendôme/Paris : Tgv 8402 = 66 min – Tgv 8306 = 66 min - Tgv 8300 = 66 min – *Moyenne 66 mn*

Quant au fait qu'on ne peut pas arrêter un train en provenance de Bordeaux, la SnCF semble oublier que ça ne la gêne pas d'arrêter les Bordelais à Vendôme pour quelques trains au départ de Paris. Regardons les horaires du train n° 8410 : départ de Bordeaux à 7h28 arrivée à Paris à 11h13 soit 3h45 de trajet. Arrêter ce train à Vendôme ne ferait le retarder que de 1 virgule 7 pour cent.

SnCF : « C'est vrai, il y a de plus en plus de monde sur le quai à attendre le 8h38. Alors on va vous mettre une double rame. »

CYNISME. Le train de 8h38 est déjà en double rame et son taux de remplissage ne cesse d'augmenter. La vraie réponse à ce TGV bondé est un train supplémentaire vers les 9h30 /10h. « Dites-nous précisément ce que vous voulez, et on vous expliquera en détail comment vous en passer. »

Il y a quelques temps déjà, un prospectus aux allures de pétition a été distribué pour que les personnes intéressées par un train de plus le matin se regroupent, se comptent, voire puissent agir ensemble : 12 réponses ; c'est à la fois peu et c'est encourageant (car tous ne se manifestent pas et, au fil du temps, nous sommes de plus en plus nombreux).

La SnCF a besoin d'interlocuteurs et nous sommes pleinement dans notre rôle avec des propositions qui améliorent le service TGV. Sans cesse remettre sur le métier le fait qu'elle nous est doublement redevable : l'Etat actionnaire c'est nous, les usagers-clients c'est encore nous.

Dans le vide inter-galactique des couloirs et bureaux de notre noble institution qu'est la SnCF, il doit bien exister des décideurs pleins de bon sens qui voient un train en surcapacité à 8h38 et qui mesurent un espace inter-planétaire avec le train suivant en année lumière.

LE SHOPPING DU NAVETTEUR



De nouveau le passage à l'heure d'hiver et votre moral est au plus bas. Qu'est-ce qui pourrait être un brin euphorisant, antiveillissement, antioxydant, et dont les bienfaits seraient reconnus par la Faculté de Médecine ? Le chocolat. Rien que du bon. C'est un aliment énergétique, riche en tout... potassium, fer, phosphore, magnésium, tout cela pour accroître vigilance, résistance physique et nerveuse, mais faible en cholestérol ! Alors quoi, n'oubliez pas de glisser une tablette de chocolat dans votre sac, mallette, cartable. Un carré juste avant de sortir du TGV et hop vous direz comme Voltaire : « J'ai décidé d'être heureux parce que c'est bon pour la santé ! »



Les vrais spécialistes vous le diront, rien de tel qu'un bon journal pour allumer un bon feu dans votre cheminée. Oui mais utilisez ce qu'il faut : uniquement la presse quotidienne, pas de magazine. Donc ne jetez plus Libé, les Echos, l'Equipe, distribués gracieusement au salon des Grands Voyageurs. Gardez-les précieusement car l'hiver arrive !



Se garer au parking Vendôme –Villiers est tout un art : arriver suffisamment tôt, répertorier les « bonnes places », pas trop loin de la gare, un vrai travail d'expert en somme. Mais en réservant, plus de

12h en semaine. Il suffit de se procurer un cône de travaux publics et le placer sur votre place préférée. Vente sur sites internet à partir de 5 euros. Le ruban de périmètre de sécurité peut aussi faire l'affaire – vente aussi sur Internet



Une contrôleuse nommée Rose...

Tel le furet, ils passent par ici et repasseront par là. Toujours en couple, remontant d'abord avec détermination les voitures de notre TGV, ils reviendront bientôt, signalant leur approche du cliquetis de leur « trouilloteuse » dont le petit bruit progressant lentement vers notre tympan nous indiquera que le moment est venu de leur exhiber notre titre de transport. C'est alors que nous découvrirons le visage souvent familier de Marc, Bernard, Ghislaine ou Marielle, toujours impeccables dans leur tenue signée Christian Lacroix. Il nous arrive de connaître leurs petites habitudes : l'un se contentera de jeter un coup d'œil furtif sur notre billet quand un autre, plus zélé, se livrera à un examen détaillé de tous nos documents de transport alors même que son collègue, s'épargnant le poids du lourd attirail dont on l'équipe, optera pour un petit déchirage manuel ou un simple trait de stylo sur la résa présentée. Et nous serions presque tentés de leur taper sur l'épaule tant leur présence nous est coutumière.

Et puis, dans cette grande famille du TGV que nous côtoyons presque quotidiennement, il y a Rose. Rose, qui occupe une place à part. Rose, que tout le monde aime et plébiscite. Lorsque la voix de Rose, reconnaissable entre toutes, se fait entendre dans les haut-parleurs pour nous annoncer la bienvenue à bord, nous savons qu'elle nous rendra bientôt visite, et déjà nous nous réjouissons. Car Rose, petit bout de femme enjouée et volontaire, la casquette vissée sur la tête, est bien plus qu'une simple contrôleuse : c'est une merveilleuse compagne de voyage ! Rose s'ingénie en effet à agrémenter nos trajets par des formules de politesse personnalisées et variées s'adaptant aux situations rencontrées, soucieuse de trouver pour chacun d'entre nous un petit mot sympathique et différent : « Bonne lecture ! », « Bonnes vacances à Tours avec les enfants ! », « Bon appétit ! », « 18h 37 pour Vendôme, c'est parfait, mais pensez à acheter un nouveau forfait pour demain ! »...Et lorsqu'un incident vient perturber notre voyage, Magic Rose est aux petits soins pour nous dire tout ce qu'elle sait et se confondre en excuses, avec une compassion dont la sincérité ne fait aucun doute. Pas de doute, Rose aime son métier et ça se sent. Rose est LA perle de la SNCF et chaque navetteur rêve d'être contrôlé par Rose, certains allant jusqu'à faire mine de ne pas retrouver leur billet pour le seul plaisir de la voir s'attarder à ses côtés, rassurante. Avec Rose, la journée commence toujours bien et sa joie de vivre communicative inonde instantanément chaque voiture où elle pénètre. Rose est unique, et pour que tout soit plus beau pour les navetteurs vendômois, Rose devrait être dédiée à la ligne Paris-Tours. L'ASUTGV agira dans ce sens auprès de la SNCF.

Car avec Rose, la vie à bord, c'est la vie en rose.

En voiture !

Avouons-le, nous utilisateurs, usagers, clients de la SNCF sommes plus prompts à pointer les TGV en retard que la relative fiabilité du service qui nous permet quand même de vivre en Vendômois tout en assurant une activité professionnelle francilienne.

Reconnaissons le également, combien d'entre nous travaillent dans des entreprises ou des organisations qui seraient aptes à assurer la

coordination d'autant de salariés et de faire face à autant de contraintes et d'aléas que la SNCF ? C'est en substance ce qu'un couple voyageur de jeunes retraités anglais tentait de faire comprendre à l'un de nos congénères qui clamait haut et fort que ce sera mieux lorsque la concurrence et/ou la privatisation sera effective.

Fort de leur expérience post thatcherienne ils témoignaient de leur

désarroi devant ce qu'ils considéraient comme une baisse de leur propre service public.

Par conséquent, une fois n'étant pas coutume pour les bons français râleurs que nous sommes, saluons les initiatives de notre transporteur favori pour améliorer son service et notre quotidien. Fort de son « interprétation » de nos besoins, il accentue à juste titre ses efforts pour renforcer la régularité de nos trains. Pour favoriser cette volonté il a notamment développé plusieurs actions pour l'accès à bord :

La fermeture des portes du train deux minutes avant l'heure de départ : « Et oui mon bon monsieur, pour qu'un train parte à l'heure, il faut que ses portes soient fermées avant ! Donc tout le monde doit être monté avant !. CQFD » me disait un agent d'accueil alors que, dépité, je séchais avec d'autres sur le quai devant le train encore en gare, une minute avant son départ, mais toutes portes fermées. C'est ainsi que l'on pensait pouvoir monter dans le train jusqu'à l'heure du départ, mais non, dans la logique SNCF, il faut intégrer mentalement que l'heure sur le billet est bien celle du départ, et non celle limite de l'accès à bord.

Dans la logique « usagers » il aurait été plus aisé que les horaires sur les billets restent bien ceux d'accès limite à bord, et d'intégrer techniquement pour la SNCF que le départ se faisait 2 minutes après fermeture des portes. Ainsi le 18h37 aurait dû être indiqué dès l'origine à 18h35, même si pour le trafic il partait effectivement à 18h37. Cela limiterait toute confusion... d'autant que si on suit cette logique des portes fermées 2 minutes avant l'heure de départ... il n'est plus possible de s'arrêter à Vendôme, puisque la durée pour faire monter et descendre quelques centaines de personnes est justement de 2 minutes ! « Ah le train s'arrête ? 2 minutes ? Mais personne ne monte ni ne descend car les portes sont fermées 2 minutes avant le départ ».

Bon, une certaine souplesse semble s'être instaurée récemment puisque des annonces sonores nous informent que l'accès à bord n'est plus que « pas garanti » dans les 2 minutes qui précèdent le départ. Ouf ! ce n'est pas garanti, mais avec un peu de chance...

Les portillons en tête de quai : Vous avez vu apparaître ce « nouvel aménagement » pour notre confort et toujours pour favoriser l'accès à bord. La règle est simple : 5 minutes avant le départ l'agent « d'accueil » ferme le portillon d'un quart. A H moins 3 minutes, le portillon est à moitié fermé. A H moins 2 minutes, il est fermé ! Moralité : plus vous vous pressez pour accéder au train... moins vous avez d'espace pour le faire. Ce qui donne lieu à des bousculades alors qu'il faudrait pouvoir gagner du temps... Le plus ubuesque étant lorsque un autre train, disons celui en provenance de Brest, arrive sur le quai concomitant à celui de votre départ. Là on assiste à des scènes surréalistes où des personnes arrivant à Paris croisent celles qui partent sur Vendôme et au-delà dans la chicane formée par le portillon. Une fois même, j'ai vu une femme d'un certain âge, à la mobilité incertaine, munie d'une canne anglaise dans une main et d'une valise à roulette dans l'autre s'arrêter au portillon pour demander un renseignement. Bouchon garanti. Le bon sens aurait été d'ouvrir les vannes, mais... Alors que j'ouvrais rageusement le portillon pour moi-même et pour d'autres usagers, devenus « usagés », je me suis vu rappelé à l'ordre par un membre de la police des transports et un agent « d'accueil ». Devant mes protestations il me fut rétorqué « Vous ne savez pas ce que nous avons à faire ! ». Ah ??? Tout à mon énervement, je répondis peu finement « Sans doute, mais ce que vous avez à faire n'a rien à faire avec nos affaires ! Et vous auriez mieux à faire à remonter à vos supérieurs que les affaires dont ils vous chargent ne font pas les nôtres, d'affaires ! ». Mines consternées des jeunes gens qui ne faisaient que suivre les

consignes dont ils étaient chargés. Lesquelles ne comportaient pas la case « avec discernement » ! Certainement que cette procédure a été établie par un ingénieur, transfuge d'une grande entreprise de traitement des eaux, pour lequel réduire le débit augmente la vitesse du flux. Malheureusement la mécanique des fluides a peu à voir avec la mécanique mentale d'un « usager » du TGV. Et la pression n'est pas dans l'accélération du mouvement de celui-ci, mais dans sa tête ! **La sonnerie et le sifflet.** Jusqu'à un passé encore récent, nous étions informés du départ imminent par la sonnerie et le signal lumineux sur le quai, puis un coup de sifflet impérieux du contrôleur annonçait la fermeture des portes. Désormais, alors là pour une raison mystérieuse, la procédure est inversée. Lorsque la sonnerie retentit, il est trop tard ! Les portes sont fermées et cela signale le départ du train. Problème, si le contrôleur siffleur est en tête ou queue de train, lorsqu'on en est éloigné, il faut une ouïe fine pour l'entendre. Ceci est encore accentué lorsque, au même instant, un autre train arrive à quai dans un crissement de freins et bourdonnement de refroidissement. Résultat, on peut, de temps à autre, observer la mine déconfite de certains voyageurs, perdus dans leurs pensées, restés sur le quai faute de vigilance sur le fameux coup de sifflet...

Le mystère des voies 1 et 2 résolu : peut-être vous êtes-vous déjà demandé pourquoi nos trains sont souvent relégués sur ces voies extrêmes ? En effet, usagers quotidiens de la liaison, nous n'organisons plus notre emploi du temps selon notre voyage, à la différence d'une personne dont ce déplacement est un peu l'événement de la journée, pour nous c'est devenu par la force des choses une activité banale de nos journées de labeur. Du coup, on arrive plus souvent ric/rac à la gare. Comme pour les transiliens dédiés aux mouvements pendulaires, on pourrait penser dans une logique « usagers », que les TGV concernant les navetteurs seraient mieux situés sur les voies centrales 8 ou 9 pour en favoriser l'accès. Non, non, parions que dans la logique « SNCF », imposer de courir vers une des extrémités de la gare aux usagers des liaisons de courtes durées permet de maintenir leur forme physique pour pouvoir accéder aux trains, tous les jours, deux minutes avant l'horaire de départ ! Et plus fort encore, il y a association avec les camarades de la filiale « Gares et connexions » pour renforcer encore notre capacité d'accélération en réduisant l'espace offert au public par multiples boutiques qui encombrant les passages (mention particulière au stand Coca Cola devant les voies 10 et 11) qui, certainement rentables, ont en plus la vertu de limiter les possibilités de répartir dans la gare, les voyageurs qui attendent leur train. Pour qui essaie d'arriver à son quai les vendredis soirs ou les jours de grands départs, le slalom entre les personnes et les sauts de valises à roulettes ou de sacs à dos, renforcent encore le côté fun de l'exercice, et accroît l'intense satisfaction d'avoir réussi à être dans son train 2 minutes avant le départ. Ce sont des petits bonheurs quotidiens comme cela, qui font une vie passionnante...

Vraiment... remercions la SNCF de son écoute par rapport à nos contraintes et de sa capacité à imaginer de belles réponses, forcément adaptées, pour nous faciliter la vie. Mais bien sûr, comme évoqué plus haut, nous ne percevons qu'une toute petite partie de l'ensemble des variables et contraintes qu'elle doit gérer. Espérons donc qu'elle fait au mieux de ses possibilités. Ce qui n'est pas toujours rassurant tant on peut parfois penser qu'elle peut faire mieux et simplement. A l'image des portillons qui pourraient rester ouverts... A tout le moins, des phases expérimentales de toutes modifications de procédures pourraient être mise en place, en lien avec les usagers, mais néanmoins clients, qui en vertu de ce statut ont des mots (maux ?) à dire sur le service attendu !