

SYNDICAT CGT DES CHEMINOTS DE SAINT-DIE-DES-VOSGES ET ENVIRONS

Maison des Syndicats
Rue du Général Chérin
88100 Saint-Dié-des-Vosges

Mmes, Mrs les Elu(e)s de Collectivités
Mr le Préfet des Vosges
Mme la Sous-préfète de Saint-Dié-des-Vosges
Mmes, Mrs les Citoyen(ne)s
Mmes, Mrs les Responsables d'Associations
Mmes, Mrs les Responsables de Presse

Saint-Dié-des-Vosges le 24 janvier 2022

Objet : Ligne Epinal / Saint-Dié-des-Vosges / Strasbourg
Ouverture à la concurrence Lot Bruche / Piémont / Vosges

Mesdames, Messieurs,

Depuis le 12 décembre 2021 la ligne Epinal / Saint-Dié-des-Vosges / Strasbourg a été remise en service dans son ensemble par la SNCF et de nouvelles perspectives s'offrent pour cette ligne. C'est dans un contexte où plus de 80% des transports de voyageurs et de FRET sont sur les routes qu'il va falloir répondre aux enjeux sociaux économiques de nos territoires et répondre également aux enjeux énergétiques et climatiques.

Alors comment rendre le service public ferroviaire plus attractif, comment créer une rupture avec le tout automobile et mieux répondre aux besoins de déplacements des populations et de transport des marchandises sur l'ensemble des bassins de vie des Vosges ?

Mr le vice-président aux transports de la Région Grand Est cite : « ce train sera ce que les usagers en feront » (VM 18 décembre 2021). Cette formule, en imputant des responsabilités au seul comportement des citoyens, ne dédouane pas la Région Grand Est de ses responsabilités. Le retour des usagers, leur adhésion aux transports collectifs et la pérennisation de cette ligne ne se feront qu'à certaines conditions incontournables. A savoir :

- Que l'Etat mène une vraie politique économique en matière ferroviaire tournée vers le développement et l'investissement
- Que les Régions proposent une tarification incitative et cohérente avec les autres Régions, en complémentarité des autres transports collectifs
- Que SNCF Réseau assure les travaux de modernisation et la sécurisation des infrastructures
- Que SNCF Gare et Connexions construise un réseau attractif de gares, de points de dessertes et de guichets
- Que SNCF Mobilités se donne les moyens humains et techniques afin d'organiser et concrétiser un service public efficace
- Que les décideurs publics, les collectivités et la SNCF sachent préserver les capacités foncières pour des projets ferroviaires (capacités de croisements en ligne, manœuvres et garages en gare, ligne de Gérardmer, ...).

La pseudo-ouverture à la concurrence est présentée par le gouvernement et la Région Grand Est comme « la panacée » pour réussir le développement de cette ligne. Le secrétaire d'Etat au Transport (VM 13 décembre 2021) cite : « *L'ouverture à la concurrence est positive* », « *C'est un projet pensé pour les usagers et l'ensemble de la population* ». Ces éléments de langage cherchent à masquer les vraies questions qui se posent : en quoi l'ouverture à la concurrence est-elle pertinente, qu'apporte-t-elle et à qui ?

Notre implication syndicale dans la défense de cette ligne est historique et aussi menée depuis 1995 avec les associations d'usagers et les élus. En 2014, en 2018, la CGT s'opposait particulièrement aux réformes ferroviaires qui remettaient en cause l'entreprise publique SNCF et l'avenir des « petites lignes ». Aujourd'hui cette ligne peut prospérer avec l'entreprise publique SNCF et les vertus de cette réouverture emplissent les discours de nos représentants politiques qui font assaut d'amabilité ferroviaire et de discours pour s'accaparer seuls les bénéfices de cette réouverture.

Pour la CGT la mise en concurrence du lot Bruche / Piémont / Vosges est une voie vers la privatisation. Car sont prévus non seulement le transfert de la gestion de l'exploitation de la ligne mais aussi la gestion des infrastructures avec transfert de personnel SNCF vers le nouvel opérateur, la SNCF se défaussant de l'appel d'offre. Au surplus il a été demandé à la SNCF de fournir à la Région Grand Est tous les éléments pour bâtir cet appel d'offre ! Ce que même d'authentiques dirigeants d'une entreprise privée refuseraient naturellement de faire.

Affirmer que la prétendue « ouverture à la concurrence » est plus vertueuse que le maintien d'une entreprise publique, c'est faire fi de la SNCF avec les compétences, l'expérience et le savoir faire de son personnel, c'est faire fi, de la puissance publique (Etat, Région) qui a financé les premiers travaux et qui sera encore mise à contribution sur les financements à venir.

C'est continuer l'affaiblissement et le démantèlement des services publics, Hôpital Public, Education Nationale, Energie (EDF) qui sont aussi trois exemples démontrant la gravité des orientations politiques actuelles. La décomposition du service public de l'énergie orienté vers le secteur privé à l'instar des autoroutes, est l'exemple type d'une euro-privatisation qui va notamment entraîner une explosion des prix pour les usagers dans une complexification du système.

Pour la CGT, des scénarios avantageux, comparables à celui des autoroutes, sont organisés pour le secteur privé au détriment de systèmes publics (commission d'enquête du Sénat, 16 septembre 2020 sur les concessions autoroutières). Dans ce contexte le contenu de l'appel d'offre, Bulletin Officiel des Annonces de Marchés Publics : Référence TED / 2020/S 148-364080, annonce diffusée le 03 août 2020, appelle de nombreuses questions pour lesquelles nous sommes à votre disposition pour vous faire partager notre argumentation.

Dans l'attente d'un retour à ce courrier, recevez, Mesdames, Messieurs, l'expression de notre respect et l'assurance de notre engagement au service de l'intérêt général.

Pour le syndicat CGT
Gérard Coinchelin

