

Intervention de Yavuz OZBEK, CGT – CPIER Massif des Vosges – Séance plénière du CESER Grand Est du 10 mars 2022

Afin de préserver le massif Vosgien, il est aussi nécessaire d'investir massivement dans les infrastructures de transport collectif, particulièrement dans les zones rurales où l'usage de la voiture est encore une nécessité.

Le contexte dans lequel nous sommes nous place devant des enjeux environnementaux considérables, le transport est le principal contributeur d'émissions de gaz à effet de serre.

Aujourd'hui, les contextes climatiques, énergétiques, sociétaux, de plus en plus pressants, remettent le mode ferroviaire au centre des moyens à développer pour apporter une réponse à ces enjeux.

Le contexte géographique, économique, touristique du bassin des Vosges pose la question des réseaux de transports nécessaires aux besoins des populations et aux besoins des activités à l'échelle du massif Vosgien.

Cela implique que les moyens de transports soient accessibles physiquement et financièrement, via une modulation des tarifs en fonction de critères sociaux et éviter le report trop conséquent de trafic poids lourd afin de répondre aux enjeux de préservation des massifs Vosgiens.

La réactivation d'un mode de transport apte à répondre aux flux importants de déplacements du quotidien et ceux dus aux activités touristiques du massif, avec la création de nouvelles dessertes ferroviaires supplémentaires, l'ouverture de lignes de bus, articulés autour de pôles d'interconnexion, afin d'améliorer l'accès à la gare et aux zones d'emploi par des transports en commun.

Pour cela, nous avons besoin d'un maillage du réseau ferré qui ne concentre pas l'attribution du ferroviaire uniquement sur des zones denses et des axes dits rentables.

L'entreprise publique qu'est la SNCF doit continuer à jouer un rôle prépondérant dans la vie économique du pays. Le Service Public est un concept moderne de société et le droit au transport s'applique aussi bien pour les déplacements des personnes, que pour ceux des marchandises.

Le fret ne saurait être exclu de nos réflexions, d'autant qu'il conditionne l'aménagement industriel des territoires, avec la volonté de protéger l'ensemble des Transvosgiennes, qui pour la plupart sont des routes départementales.

Un dispositif qui a pour objectif de répondre aux enjeux locaux du point de vue de l'environnement, de la qualité de vie, de la structure du réseau routier actuel et futur, des économies locales et de l'exercice des professions du transport.

Quand la région Grand Est décide l'ouverture à la concurrence du trafic voyageur sur les lignes Nancy-Contrexéville et Épinal- Saint-Dié dans un premier temps sur la Lorraine, sans rénover les installations, afin de permettre aux trains de marchandises de participer au financement de ces infrastructures, tout en sachant que nous avons potentiellement des trafics possibles, comme l'eau ou encore le bois.

Avec plus de 282 000 hectares de forêts, si nous cumulons tous les critères, en termes de surface, de taux de boisement, de récolte..., le département des Vosges est le premier département forestier de France ! et sans compter le reste de la Lorraine.

La région doit développer l'inter-connectabilité, avec des plateformes multimodales reliant port, rail et route, encore une fois les installations existent, les ports publics de Thionville/Illange, de Metz/La Maxe et Nancy/Frouard, mais aussi en développant Epinal Chavelot, Thaon les Vosges... ;

L'interconnexion avec les voies fluviales, est une nécessité, car la Lorraine est directement reliée aux grands ports de la mer du Nord comme Anvers, Rotterdam et Amsterdam.

Il est notamment nécessaire d'investir les segments du transport de produits frais, de déchets et de produits de grande consommation conditionnés sur palette.