

## Contribution de Monsieur Serge Phalippou

### I Have a Dream !

*Le 28 août 1963, sur les marches du Lincoln Memorial à Washington le pasteur Martin Luther King, Jr prononçait ce discours devenu célèbre. J'étais jeune mais je m'en souviens et 43 ans plus tard les mots qu'il martelait alors retentissent à mes oreilles comme si c'était hier.*

*Si ces mots m'ont marqué, si le ton m'a marqué, c'est parce que ces mots étaient les mots du refus, parce que le ton était le ton du refus*

*Si aujourd'hui je me suis permis d'emprunter au Pasteur quelques lignes de son discours en détournant à mon gré quelques passages c'est parce que j'ai la même foi pour exprimer mon refus, le refus que doit ressentir tout Creusois, le refus du déclin économique de notre pays*

*La cause ne paraît certes pas être la même mais les enjeux me semblent bien peu différents.*

*Devons-nous, au nom de je ne sais quelle logique économique, accepter que notre territoire n'abrite plus que quelques enracinés qui faute de perspectives et de débouchés ne vivraient que de l'aumône publique ?*

*Devons nous accepter que se creusent les inégalités entre les territoires pour que finalement s'accroissent les inégalités entre les hommes ?*

*Eh bien moi je dis NON !*

*Et...Je vous dis aujourd'hui, mes amis, que malgré les difficultés et les frustrations du moment, j'ai quand même un rêve. C'est un rêve profondément enraciné dans l'imaginaire creusois.*

J'ai un rêve qu'un jour, ce département se lèvera et vivra la vraie signification de son existence: "Nous tenons ces vérités comme allant de soi, que les hommes naissent égaux."

J'ai un rêve qu'un jour, du plateau de genêts d'or des mille sources au plat pays Sostranien en passant par les gorges sinueuses de notre belle rivière, les arrière-petits-fils des maçons creusois qui ont fait Paris et encore bien d'autres cités, relèveront la tête

J'ai un rêve qu'un jour, même les plus petits hameaux de ce département qui court le risque de devenir un désert vert, seront transformés en autant d'oasis ou cohabiteront harmonieusement espaces de verdure et pôles d'activité.

J'ai un rêve que mes petits enfants habiteront un jour un département où ils seront restés non pas seulement pour la qualité de la vie, mais parce qu'ils n'auront pas eu besoin d'aller ailleurs chercher ce qu'ils auront sur place.

J'ai un rêve aujourd'hui.

J'ai un rêve qu'un jour la Creuse, saura tirer profit de son développement sans être à la remorque de la capitale régionale dont les miettes condescendantes ne peuvent qu'accroître nos frustrations.

J'ai un rêve aujourd'hui.

J'ai un rêve qu'un jour, chaque vallée de notre Creuse sera explorée, chaque colline et montagne sera exploitée, les espaces urbains seront en devenir et les campagnes produiront sans aides excessives le juste fruit de leur terre.

J'ai un rêve aujourd'hui.

J'ai un rêve qu'un jour il sera possible de vivre heureux.

Ceci est mon espoir. C'est avec cet espoir que je désire me battre. Avec cette foi, nous pourrions transformer nos handicaps pour en faire des atouts et réussir notre pari économique.

Mais pour gagner ce pari encore faut-il en avoir les moyens et pour réussir un essor économique les moyens passent par une desserte réfléchie et pertinente du territoire, tant par la route, que par le rail, mais aussi par les airs ou encore par les nouvelles technologies de l'information et de la communication.

Si aujourd'hui on peut estimer que le désenclavement routier est atteint et que peut-être un jour, certains disent bientôt, le haut débit entrera dans chaque foyer creusois, il n'en n'est pas de même, loin s'en faut pour le rail et les airs.

En ce qui concerne l'avion nous aurons loisirs d'y revenir mais pour ce qui est du rail puisque c'est bien là l'objet du débat, le constat de l'existant est tout autant affligeant que les perspectives qui nous sont présentées.

Il y a quarante ans, la lettre, avec l'affranchissement unique, traversait avec le concours de la SNCF le pays en une nuit, aujourd'hui, le timbre rouge la fait passer par on ne sait où pour arriver 2 ou 3 jours plus tard à son destinataire...quant au timbre vert...

Il y a quelques années, presque chaque bourgade avait sa gare, un lieu de vie, de rencontre, d'échange, synonyme de départ, de retour, d'allées venues, de voyageurs, d'embarquement et de débarquement de marchandises au rythme de trains qui circulaient sur un réseau irriguant les territoires.

Aujourd'hui la majeure partie des gares a été vendue et les bâtiments ont été transformés en maisons individuelles, en salles polyvalentes ou en annexes municipales.

J'ai un rêve mais puisque débat il y a et qu'à ce grand débat public nous sommes tous invités, examinons la situation et donnons notre avis :

Ce débat public sur la ligne à grande vitesse entre Limoges et Poitiers concerne bien sûr la région Limousin mais plus directement les agglomérations de Limoges et de Brive.

En effet, il faut noter que les durées de trajet vers la capitale pour les deux principales villes creusoises ayant fait l'objet d'une réunion publique ne seront non pas diminuées de manière significative, mais voire augmentées.

Ce sera notamment le cas pour la Souterraine. Il paraît aberrant de vouloir inciter les voyageurs à rouler pendant plus d'une demi-heure vers le sud, prendre la correspondance à Limoges avec les inconvénients qu'engendrent les changements de train avec bagages sans parler du délai nécessaire à l'opération avant de rallier Paris en 2 heures. Dans le meilleur des cas, la durée du trajet serait au mieux égale voire supérieure aux 2 heures 45 constatées aujourd'hui.

Non seulement le gain en temps de transport serait nul ou négatif mais le prix supérieur si on applique la tarification kilométrique de la SNCF.

On peut en outre, s'attendre logiquement à une diminution du nombre de trains desservant La Souterraine par la ligne historique. Moins de dessertes, durée de trajet augmentée en passant par Limoges avec un tarif supérieur, on peut comprendre que les Sostraniens soient opposés au projet. Mais l'alternative du POLT n'était pas, de mon point de vue plus satisfaisante en terme de gain de temps.

Pour les habitants domiciliés sur l'axe de la RN 145 entre la Souterraine et Guéret, et même un peu au delà, la problématique est identique dans la mesure ou ils devront se rendre dans l'une des deux villes pour accéder au réseau ferré.

Enfin pour les Guérétois comme pour les habitants des communes du proche voisinage, l'étude de RFF démontre un gain de temps basé sur une utilisation de la desserte TER à partir de Guéret alors qu'actuellement une majorité de voyageurs se rend à la Souterraine en véhicule personnel avec un profit d'environ 15 minutes sur l'autocar TER le plus rapide. La gare de La Souterraine est d'ailleurs en train de s'équiper d'un espace intermodal avec des places de stationnement pour les voyageurs venant prendre le train.

Ce phénomène n'a pas été pris en compte dans l'étude de RFF et limite l'avantage à moins de 15 minutes pour un départ à partir de Guéret.

Cela retire beaucoup d'intérêt au projet pour les voyageurs souhaitant se rendre à Paris, principale destination des utilisateurs du réseau ferré à partir de la Creuse. Les autres capitales régionales Bordeaux, Toulouse et Poitiers étant inaccessibles en terme de fréquences de trains et de durée de trajet. Il convient de noter que le projet de train pendulaire était plus efficace dans la liaison vers le sud, ce qui n'est pas mis en évidence dans le projet RFF qui se limite à la desserte vers Paris. A terme, ira-t-on plus vite de Guéret à Toulouse en passant par Poitiers puis Bordeaux en TGV qu'en TEOZ en passant par Brive et Cahors ?

Le projet tel qu'il est présenté par RFF est fait pour desservir Limoges et Brive et les placer respectivement à une durée de trajet acceptable pour permettre des allers-retours avec Paris.

Tout l'argumentaire consistant à mettre en avant l'ouverture vers la façade atlantique, vers le nord et l'est de l'Europe ne résiste pas à une analyse démontrant qu'on peut pratiquement faire la même chose en restaurant de manière convenable la ligne historique et en y faisant circuler des rames TGV pouvant passer d'un réseau normal au réseau LGV.

Alors pourquoi cette obstination à faire passer la ligne par Poitiers ? Certains y voient la possibilité d'interconnecter deux pôles universitaires mais pourquoi se limiter alors à deux unités de petite taille quand Bordeaux peut être accessible à grande vitesse par Angoulême au moyen d'un barreau pouvant constituer le début d'une liaison transversale Bordeaux, Limoges, Guéret, Lyon ?

Si le Limousin a un véritable besoin de disposer dans les meilleurs délais de moyens de transport permettant d'être à portée des centres de décisions que constituent Paris, Bruxelles et Strasbourg ou des aéroports internationaux parisiens, s'il semble que le poids démographique et économique de la capitale limousin ait prévalu, on peut reprocher à cette étude son caractère sectoriel. Ceci démontre une fois encore la prévalence du tout TGV sur les axes principaux par rapport aux axes de rabattement avec des liaisons TER par fer ou par route au bon vouloir ou selon les moyens des collectivités régionales.

Malgré les assurances des responsables de RFF sur le développement des liaisons de rabattement constaté lors de mises en service des liaisons LGV précédentes, aucune analyse concrète n'a été fournie sur la part réelle de l'influence du TGV dans des régions déjà économiquement performantes.

La région, le département de la Haute-Vienne et la communauté d'agglomérations de Limoges se sont résolument engagés à financer un projet qui laisse pour compte la Creuse dont on connaît pourtant le manque de capacités financières à assurer le moindre financement dans le domaine.

Mais il n'est pas raisonnable de laisser passer une nouvelle chance pour le Limousin d'avoir l'accès à une desserte structurante réalisable dans des délais brefs et à des coûts permettant son financement en partenariat avec les principaux bénéficiaires.

Alors, j'ai quand même un rêve, oui j'ai un rêve que les générations futures pourront vivre heureux dans ce beau département de la Creuse, loin du déclin économique mais tout près des genêts d'or et des mille sources.

**SERGE PHALIPPOU**

Conseiller municipal délégué de Guéret.

Responsable du groupe « Avec vous pour Guéret »

Conseiller communautaire de la communauté de communes du Pays de Guéret-Saint Vaury