

15 avril 2016 | Décision contentieuse

LGV Poitiers-Limoges

Le Conseil d'État annule la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges.

[> Lire la décision](#)

L'essentiel :

Le Conseil d'État était saisi de demandes d'annulation du décret par lequel le Premier ministre a déclaré d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse reliant Poitiers à Limoges.

Le Conseil d'État a annulé ce décret pour deux motifs :

- il a estimé que l'évaluation économique et sociale, qui doit obligatoirement être réalisée pour ce type de projets, présentait des insuffisances qui avaient été de nature à vicier la procédure d'adoption du décret ;
- il a jugé que les inconvénients du projet l'emportaient sur ses avantages, de sorte que le projet n'était pas d'utilité publique.

Les faits et la procédure :

Par un décret du 10 janvier 2015, le Premier ministre a déclaré d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la ligne à grande vitesse (LGV) « Poitiers-Limoges » entre Iteuil (Vienne) et Le Palais-sur-Vienne (Haute-Vienne).

Cette déclaration d'utilité publique permettait notamment de procéder ensuite à l'expropriation des parcelles nécessaires à la réalisation des travaux, ainsi que d'assurer la prise en compte de ces travaux dans les documents d'urbanismes (plans d'occupation des sols par exemple) des communes concernées.

Plusieurs associations et des collectivités territoriales (communes, communautés de communes ou d'agglomération, départements) ont demandé au Conseil d'État d'annuler ce décret.

Le cadre juridique :

Lorsqu'il est saisi d'une déclaration d'utilité publique, le juge administratif contrôle tant la régularité de la procédure que la notion d'utilité publique elle-même. Sur cette utilité, il exerce un contrôle dit « du bilan », en trois temps. Il vérifie ainsi successivement que :

- l'opération est d'intérêt général ;
- le recours à l'expropriation est nécessaire ;
- les avantages de l'opération l'emportent sur ses inconvénients, en tenant compte de l'ensemble des intérêts publics et privés.

La décision du Conseil d'État :

Le Conseil d'État a retenu deux motifs d'illégalité de la déclaration d'utilité publique : il a jugé qu'il existait une irrégularité de procédure et que le projet n'était pas d'utilité publique.

1. S'agissant de la procédure, le code des transports prévoit que, pour les grands projets d'infrastructure, une évaluation économique et sociale doit être réalisée et jointe au dossier soumis à enquête publique. En l'espèce, le Conseil d'État a relevé que, dans l'analyse des conditions de financement du projet, le dossier soumis à enquête publique se borne à présenter les différentes modalités de financement habituellement mises en œuvres pour ce type d'infrastructures, et les différents types d'acteurs susceptibles d'y participer. Il ne contient donc aucune information précise relative au mode de financement et à la répartition envisagée pour le projet. Eu égard au coût de construction, évalué à 1,6 milliard d'euros (en valeur actualisée 2011), le Conseil d'État estime que cette insuffisance de l'évaluation économique et sociale a nui à l'information complète de la population et a pu exercer une influence sur la décision de déclarer l'utilité publique. Il en déduit que cette décision a été prise irrégulièrement.
2. S'agissant de l'utilité publique, le Conseil d'État a d'abord jugé que le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Poitiers et Limoges présentait un intérêt public. Il a relevé que ce projet était justifié par des considérations d'aménagement du territoire, qu'il était susceptible de bénéficier à une vaste partie du territoire faiblement pourvue en grandes infrastructures de transport et qu'il devait permettre de réduire les temps de trajet entre Limoges et Poitiers et Limoges et Paris, tout en réduisant les pollutions et nuisances liées à la circulation routière et en améliorant le confort et la sécurité des passagers.
En revanche, le Conseil d'État a estimé que l'opération présentait un bilan négatif. Il a relevé une série d'éléments :
 - le coût de construction de la ligne, dont le financement n'était, en l'état, pas assuré, était évalué à 1,6 milliards d'euros en valeur actualisée à 2011 ;
 - les temps de parcours affichés étaient incertains en raison de la complexité inhérente à la gestion d'une voie à

grande vitesse unique, assortie d'ouvrages d'évitement ;

- l'évaluation de la rentabilité économique et sociale du projet était inférieure au niveau habituellement retenu par le Gouvernement pour apprécier si une opération peut être regardée comme utile, en principe, pour la collectivité ;
- si le projet était principalement justifié par des raisons d'aménagement du territoire, la liaison prévue se présentait comme un simple « barreau » rattachant Limoges au réseau ferroviaire à grande vitesse, aucun prolongement de nature à permettre des aménagements ultérieurs n'étant envisagé ;
- la mise en œuvre du projet aurait pour effet un report massif de voyageurs de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse vers la ligne à grande vitesse ; cela aurait impliqué une diminution du trafic sur cette ligne et donc une dégradation de la desserte des territoires situés entre Orléans et Limoges ;
- l'adoption immédiate du décret portait une atteinte très importante aux droits des propriétaires des terrains dont la déclaration d'utilité publique autorisait l'expropriation, alors même que l'engagement des travaux n'était envisagé qu'à un horizon lointain, entre 2030 et 2050. La commission d'enquête avait ainsi formulé une réserve tendant à ce que les travaux soient programmés à un horizon suffisamment rapproché.

Au vu de l'ensemble de ces éléments, le Conseil d'État a jugé que les inconvénients du projet l'emportaient sur ses avantages dans des conditions de nature à lui faire perdre son caractère d'utilité publique.

Pour ces motifs, le Conseil d'État a annulé le décret déclarant d'utilité publique et urgents les travaux de réalisation de la LGV Poitiers-Limoges.

