12 janvier 2015 | mis à jour le 13 janvier 2015 | par Marc Fressoz

Ne pas injurier l'avenir, tel est le sens de la décision gouvernementale. © C. Recoura
Pourquoi le gouvernement déclare la LGV Poitiers-Limoges d'utilité publique
D'un coût de 1,68 milliard d'euros (valeur 2012), la très critiquée LGV Poitiers-Limoges a été déclarée d'utilité publique (DUP) par le gouvernement par un décret du 10 janvier 2015. Cette décision ouvre la voie aux expropriations. Pourquoi avoir fait ce choix - qui suscite des réactions d'incompréhension comme celle de la FNAUT - alors que l'Etat stratège dit vouloir mettre l'accent sur la rénovation du réseau classique et cesser d'endetter la SNCF avec des LGV ? Explications.
On croyait ce projet de ligne à grande vitesse devant desservir Poitiers et Limoges (1,68 milliard d'euros, valeur 2012) plongé dans le coma artificiel. En juin 2013, le rapport de la commission Mobilité 21 de juin 2013 avait estimé sa construction éventuellement pertinente à un horizon compris 2030 et 2050.

Mais, surprise, ce projet cher aux élus de Corrèze, terre d’élection de François Hollande ainsi qu'à une partie des élus de Poitou-Charentes, région de Ségolène Royal, vient d’être réanimé en dépit de l’opposition du Conseil d’Etat et des vives critiques de la Cour des comptes sur cette ligne à la rentabilité très faible.

Dans le Journal officiel du 11 janvier 2015, le gouvernement a, ainsi, publié le "Décret n° 2015-18 du 10 janvier 2015 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges". Signé du Premier ministre, Manuel Valls, de la ministre de l’Ecologie, Ségolène Royal, et du secrétaire d’Etat aux Transport, Alain Vidalies, il liste ainsi les communes concernées par la ligne. Et ouvre la voie sur ces territoires aux expropriations "nécessaires" qui "devront être réalisées dans un délai de quinze ans à compter de la publication du présent décret."

SNCF réseau croule sous les dettes

Voilà une décision qui a de quoi semer le trouble. Elle donne un curieux signal quant à la cohérence du fameux "Etat stratège" érigée par la loi de réforme ferroviaire. Celui-ci est censé agir de façon cohérente à l'égard d’un système mis à mal financièrement par la politique du tout TGV voulu par la SNCF et les élus.

"J’ai quarante milliards d’euros de dettes !", rappelle sans cesse Jacques Rapoport, président de SNCF Réseau. Lequel estime par ailleurs "à trente à cinquante milliards l’effort qu’il faudrait pour remettre à niveau le réseau classique".

Comme le soulignait le député Gilles Savary au colloque de TDIE fin 2014, "il ne faut pas croire que la réforme institutionnelle va sauver à elle seule le groupe SNCF et exonérer les politiques d'un effort de cohérence". Pourfendeur du tout-TGV, Gilles Savary est d'autant plus à l'aise vis-à-vis de ses électeurs bordelais qu'ils sont assurés de bénéficier de la LGV Tours-Bordeaux en 2017.

Message brouillé

Pourquoi la tutelle donne-t-elle l’impression de brouiller le message ? C'est que d'une part, le temps des procédures administratives n'est pas la même que celui des politiques.

Entre pré-études, débat public, étude préliminaires, études d'avant-projet sommaire, enquête d'utilité publique, instruction de la DUP, étude d'avant-projet détaillé, il faut "entre 8 à 20 ans de procédures avant le lancement des travaux", rappelait le rapport mobilité 21.

En déclarant la LGV Poitiers-Limoges d'utilité publique, l'Etat n'injurie pas l'avenir sachant qu'une étape non validée dans un certain délai obligerait à reprendre la procédure à zéro. Or, il ne restait légalement à l'exécutif que deux jours pour procéder à la DUP et passer à l'étape suivante. Il fait, ainsi, mijoter doucement le projet en attendant des temps meilleurs propices à son financement qui aujourd'hui parait impossible à réunir.

Régionales en vue

Surtout, à l'approche des régionales de fin 2015, l'exécutif envoie aux électeurs un signal qui ne coûte apparemment rien. Inutile de dire que les élus PS sortants du Limousin qui sont allés plaider leur cause à l'Elysée fin 2014, font du Poitiers-Limoges un argument de campagne. Avec la fusion des trois régions Aquitaine, Limousin et Poitou-Charentes, ce bout de ligne peut avoir un sens intégrateur.

A l'évidence, le décret pris risque de réveiller tous les élus de France qui ont vu leurs projets de LGV renvoyés à plus tard. Il risque, aussi, de désespérer les associations anti-TGV nombreuses sur le Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) qui s'interrogent sur ce que la démocratie veut dire dans la mesure où le coup de frein annoncé au tout TGV ne se traduit pas sur le terrain.

La Fnaut a dénoncé "une décision irrationnelle et incompréhensible" et a indiqué qu'elle allait déposer un recours auprès du Conseil d'Etat pour faire annuler la DUP. De son côté, le député UDI, Bertrand Pancher, ex-membre de la commission Mobilité 21, cible la ministre de l'Ecologie, Ségolène Royal. ll voit dans cette décision "le mépris total du travail accompli par les parlementaires", et ironise sur le classement en urgence de cette LGV qui répond à des "intérêts particuliers", sous-entendu électoraux.

La DUP a évidemment été applaudie par les élus limousins comme le président du conseil régional, Gérard Vandenbroucke. "On est satisfait", a-t-il commenté.

La leçon à tirer de cet épisode est un qu'il est possible de ralentir un projet de LGV, mais contrairement à un train, il est très difficile de l'arrêter une fois qu'il est lancé.

Marc Fressoz