

N<sup>o</sup>S 387475, 388441, 388591, 388628,  
388629, 388656, 390519, 391332  
**Fédération nationale des associations  
d'usagers des transports et autres**

**6<sup>ème</sup> et 1<sup>ère</sup> sous-sections réunies**  
**Séance du 23 mars 2016**  
**Lecture du 15 avril 2016**

## **CONCLUSIONS**

**M Xavier de LESQUEN, rapporteur public**

I. Par un décret du 10 janvier 2015, ont été déclarés d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse « Poitiers-Limoges » et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de 13 communes du département de la Vienne et de 6 communes du département de la Haute-Vienne.

Ce décret est attaqué par trois catégories de requérants :

- un certain nombre de collectivités territoriales de la Vienne, dont le département, traversées par la nouvelle infrastructure,
- des collectivités territoriales de la Creuse et de l'Indre, dont les deux départements, situés à l'est et au nord de Limoges, en dehors du parcours de la ligne, mais placés dans la « zone de chalandise » du projet, dont ils contestent cependant la pertinence en terme d'aménagement du territoire.
- enfin, la fédération nationale des associations d'usagers des transports et divers associations locales de défense de l'environnement ou du cadre de vie, ainsi qu'une association d'opposition au projet litigieux qui vous demande par ailleurs d'annuler le refus opposé à sa demande de retrait du décret.

L'intérêt pour agir des requérants ne nous paraît pas douteux : alors même que certaines collectivités ne sont pas affectées par les travaux, ni directement desservies par l'infrastructure projetée, la circonstance que leurs populations soient parmi celles ayant été regardées comme susceptibles d'en bénéficier, et prises en compte d'ailleurs pour l'évaluation de l'utilité du projet, suffit à leur conférer une qualité pour attaquer le décret (voyez par analogie, 3 déc. 1990, Ville d'Amiens, 111677, au Rec.). Vous pourrez écarter les fin de non recevoir de SNCF Réseau.

Vous pourrez aisément admettre l'intervention de l'association de promotion du TGV Poitiers-Limoges-Brive ainsi que celle, à front renversé, de la communauté d'agglomération castelroussine, devenue Châteauroux Métropole.

II. Nous allons vous proposer d'annuler le décret, et nous concentrer sur les deux moyens qui nous paraissent y conduire. Nous vous précisons que, si vous ne nous suiviez pas, les autres moyens, relatifs aux consultations, à l'enquête publique, s'agissant notamment des insuffisances du dossier d'impact, dont l'étude d'impact et l'évaluation socio-économique, pourront être écartés sans grande difficulté, ainsi que ceux relatifs à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme.

Car il faut reconnaître que le projet a fait l'objet d'études détaillées, présentées avec grand soin, comme c'est désormais le cas pour les infrastructures de cette ampleur. Ce qui n'empêche que le décret attaqué prête le flanc aux critiques portant sur les conditions de financement du projet et sur l'utilité publique de ce dernier.

III. L'article 14 de la loi LOTI du 30 décembre 1982, repris désormais aux articles L. 1511-1 et suivants du code des transports, a rendu obligatoire l'évaluation socio-économique des grands projets d'infrastructures. Son objectif est d'éclairer les choix relatifs aux infrastructures dont la réalisation repose, en totalité ou en partie, sur un financement public, en imposant qu'ils soient fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération.

En vertu de l'article L. 1511-4, le dossier de l'évaluation est joint au dossier de l'enquête publique, obligation reprise à l'article R. 11-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. L'article R. 1511-4 du code des transports, qui codifie les dispositions issues du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de la loi LOTI, inclut dans l'évaluation des grands projets d'infrastructures « l'analyse des conditions de financement et, chaque fois que cela est possible, une estimation du taux de rentabilité financière ».

Votre jurisprudence est peu exigeante sur le premier aspect: comme le relevait C. Roger-Lacan dans ses conclusions sur la décision Fédération Alto du 4 déc. 2009 (n° 311831, inédit) relative à la LGV Bretagne-Pays de la Loire, « la façon dont les DUP sont situées dans l'enchaînement des procédures qui préparent et encadrent la construction d'un grand ouvrage ne permettra presque jamais au financement d'être à la fois précis et assuré lors de la réalisation d'un dossier d'enquête publique ». Vous avez ainsi jugé que « si la répartition précise des financements est présentée comme devant être définie au cours de négociations ultérieures, et si le montant définitif de la participation financière des collectivités territoriales reste encore incertain, cette circonstance n'est pas, en l'espèce, de nature à entacher d'insuffisance l'évaluation à laquelle il a été procédé » (28 mars 2011, Collectif contre les nuisances du TGV de Chasseneuil du Poitou et de Migne-Auxances, B, 330256).

Et vous n'avez à ce jour prononcé une annulation qu'au vu de multiples lacunes ou insuffisances de l'évaluation (voyez la décision District urbain de l'agglomération rennaise du 4 décembre 1995 (n° 157756, aux T.).

En l'espèce, le dossier de l'enquête publique est muet sur les conditions de financement du projet: il se borne à présenter les acteurs susceptibles de façon générale de participer au financement de ce type d'infrastructures et les modalités possibles de financement (financement « classique » sur fonds publics, partenariats public/privé et délégation de service public), sans aucune précision sur celles envisagées (pièce F, chap. 6.).

Pouvez-vous vous satisfaire de cette situation, ou faut-il poser une limite à votre jurisprudence accommodante ? Deux raisons incitent à pencher dans ce dernier sens.

On comprend certes le souci de pragmatisme qui anime votre jurisprudence, mais il faut reconnaître qu'il encourage une fuite en avant dans la programmation des grandes infrastructures, que l'on peut assimiler à une forme de « cavalerie juridique ». C'est ce que la Cour des comptes a dénoncé dans son rapport public thématique d'octobre 2014 sur « la grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence ». Elle relève qu'une multitude de « petits pas », tel l'annonce du projet, la concertation avec le public, les décisions ministérielles qui confirment la poursuite des études, le décret de DUP précédé de l'enquête publique, entérinent l'existence juridique du projet bien en amont de sa réalisation, à supposer que celle-ci survienne un jour.

Le projet qui vous est soumis en est une illustration : alors que l'enquête était en cours, du 30 mai au 12 juillet 2013, la commission « Mobilité 21 » missionnée par le ministre chargé des transports pour établir « un schéma national de mobilité durable », remettait son rapport, le 27 juin 2013, classant le projet litigieux au nombre des priorités de deuxième rang dont l'engagement ne peut être envisagé qu'entre 2030 et 2050. La Cour des comptes relevait par ailleurs que « pour la ligne Poitiers-Limoges, alors même que l'enquête publique est achevée, le financement n'est pas déterminé, ni même envisagé ».

Or il n'est pas très satisfaisant que le décret de DUP, qui permet les expropriations, soit pris à un stade où la réalisation du projet demeure à ce point lointain voir hypothétique. Les propriétaires risquent d'être expropriés pour rien, ou de subir durablement la menace d'une expropriation, le décret attaqué ayant retenu un délai de quinze ans pour réaliser celles nécessaires. C'est pourquoi il nous semble que le pragmatisme devrait être à double sens et qu'il n'est pas mauvais d'exiger du responsable du projet qu'il précise un tant soit peu les modalités de financement de l'opération.

Nous y voyons une seconde raison : ces modalités, et notamment la part de fonds publics dans le financement du projet, sont l'un des éléments permettant de calculer le taux de rentabilité de l'opération pour la collectivité, ce qui explique d'ailleurs que l'article R. 1511-4 du code des transports exige la production de l'analyse des conditions de financement et, chaque fois que cela est possible, une estimation du taux de rentabilité financière, car ce dernier dépend en partie des conditions de financement. L'instruction-cadre du 25 mars 2004, actualisée en mai 2005, qui définit la méthodologie de l'évaluation, inclut ainsi parmi les indicateurs de rentabilité socio-économique le bénéfice actualisé par euro public investi. Il est donc un peu étrange que l'évaluation produite en l'espèce comporte des indications sur ce point, sans que soit précisées, au moins dans les grandes masses, les modalités de financement.

Au total, nous pensons que vous pourriez retenir ce premier moyen, en jugeant que le dossier soumis à enquête publique est lacunaire sur ce point, son insuffisance nous paraissant avoir eu pour effet de nuire à l'information complète de la population, de telle façon que vous ne pourriez la neutraliser par application de votre jurisprudence Société Ocréal du 14 octobre 2011 (n° 323257, aux T.).

IV. Mais vous pouvez choisir de vous placer sur le terrain de la légalité interne du décret, au vu du bilan auquel vous procédez en application de votre jurisprudence Ville nouvelle Est (Ass., 28 mai 1971, au Rec. p. 409), objet donc du second moyen.

L'intérêt public de l'opération n'est pas douteux, comme c'est généralement le cas des grandes opérations d'infrastructure : le projet ramène Limoges à 2h05 de Paris, contre 3h09 aujourd'hui, avec l'ouverture de dessertes régulières vers Brive-la-Gaillarde (3h) et Cahors. Il consiste à réaliser un barrot Poitiers-Limoges de 112 km en lignes à grande vitesse, en partie en voie unique pour limiter le coût du projet qui s'élève tout de même à 1,6 milliard d'€ (conditions économiques de 2011). Le barrot se connecte à l'ouest, au niveau de Poitiers donc, à la ligne Paris-Bordeaux qui fait déjà l'objet du projet de LGV Sud-Europe Atlantique, qui reliera Paris à Bordeaux en 2h lors de sa mise en service en 2017. Il est annoncé que la LGV Poitiers Limoges transportera 2,1 millions de voyageurs par an à la mise en service, fixée en théorie à 2020, dont 265 000 voyageurs reportés de la voiture ou de l'avion vers le train.

Les atteintes à la propriété privée sont conséquentes. Le projet déclassé 802 hectares de terres agricoles affectant 163 exploitations, dont 7 très fortement touchées. Il emporte la destruction de 26 habitations, 42 dépendances et une discothèque. Les impacts sur l'environnement sont également substantiels, notamment sur les eaux et des zones d'habitat naturel ou de flore écologiquement important, mais ils font l'objet de mesures compensatoires et doivent être rapprochés des avantages tirés du projet, du fait notamment des effets sur la circulation automobile.

Mais le cœur du débat n'est pas là : il se situe précisément dans l'évaluation économique et sociale du projet, au vu de son coût financier rapporté aux avantages de tous ordres qui sont attendus. Car il est soutenu que le coût d'investissement du projet n'est pas proportionné à l'intérêt qu'il présente.

L'exercice du bilan est rendu hautement délicat par la comparaison d'intérêts de nature différente : financiers du point de vue des acteurs économiques impliqués, notamment « SNCF Réseau » qui a succédé à RFF et probablement « SNCF Mobilité » ; environnementaux, avec la prise en compte des bénéfices du projet sur l'effet de serre ou la pollution atmosphérique ; économiques et sociaux, pour les personnes transportées, du fait des gains de temps et d'opportunité, pour les tiers si on tient compte des effets sur la congestion routière et la sécurité routière, pour les territoires du fait du développement économique induit...

Vous en êtes restés jusque là à une évaluation qualitative du bilan : voyez par exemple votre récente décision FNE du 9 novembre 2015 (375322 et autres, inédit), relative à la DUP de l'itinéraire d'accès au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire Lyon-Turin, projet bien plus considérable que celui qui vous est aujourd'hui soumis. Or il faut reconnaître que cette approche globalisante conduit généralement à valider l'utilité publique des grands projets d'infrastructure, pour lesquels le plateau des avantages attendus est lourdement chargé. Ce n'est finalement que si l'utilité même du projet est douteux que vous avez jusqu'ici admis, à une seule reprise, que la balance bascule du côté des inconvénients : c'est votre décision d'assemblée bien connue Assoc. contre le projet autoroute transchablaisienne du 28 mars 1997 (n° 170856, au Rec.).

Mais la présente affaire peut vous donner l'occasion d'exercer un contrôle plus fin, en appuyant expressément le bilan sur l'évaluation socio-économique exigée depuis la loi LOTI. Cette démarche est légitime : la loi a repris de votre jurisprudence le terme de « bilan » et les éléments qu'elle impose de prendre en compte pour l'évaluation recoupent ceux retenus par votre décision d'assemblée de 1971. L'article L. 1511-1 précise ainsi que les choix relatifs aux infrastructures tiennent compte des besoins des usagers, des impératifs de sécurité et de protection de l'environnement, des objectifs de la politique d'aménagement du territoire, des nécessités de la

défense, de l'évolution prévisible des flux de transport nationaux et internationaux, du coût financier et, plus généralement, des coûts économiques réels et des coûts sociaux, notamment de ceux résultant des atteintes à l'environnement.

Vous avez d'ailleurs déjà rapproché ces dispositions du bilan. Votre décision Union juridique Rhône-Méditerranée du 17 novembre 1995 (n° 159855, au Rec.) tire ainsi deux conséquences de ces dispositions : d'une part un contrôle de l'erreur manifeste d'appréciation sur le choix du gouvernement de privilégier la ligne à grande vitesse envisagée ; d'autre part, le contrôle du bilan. Et nous vous proposons d'aller plus loin en tenant plus directement compte des résultats de l'évaluation socio-économique.

V. Il est nécessaire à ce stade d'en préciser la démarche.

L'article R. 1511-5 du code des transports, qui reprend les dispositions du décret du 17 juillet 1984 (cf. son article 4), dispose que « l'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte également une analyse des différentes données de nature à permettre de dégager un bilan prévisionnel, tant des avantages et inconvénients entraînés, directement ou non, par la mise en service de ces infrastructures dans les zones intéressées que des avantages et inconvénients résultant de leur utilisation par les usagers. / Ce bilan comprend **l'estimation d'un taux de rentabilité pour la collectivité** calculée selon les usages des travaux de planification. Il tient compte des prévisions à court et à long terme qui sont faites, au niveau national ou international, dans les domaines qui touchent au transport, ainsi que des éléments qui ne sont pas inclus dans le coût du transport, tels que la sécurité des personnes, l'utilisation rationnelle de l'énergie, le développement économique et l'aménagement des espaces urbain et rural. Il est établi sur la base de grandeurs physiques et monétaires ; ces grandeurs peuvent ou non faire l'objet de comptes séparés ».

L'évaluation socio-économique permet donc de déterminer en termes monétaires les différents avantages et inconvénients du projet pour les membres de la collectivité. Elle intègre les effets marchands (comme les coûts et recettes d'exploitation) mais également non marchands comme le temps gagné par les usagers, les réductions en émissions de CO<sub>2</sub>, la congestion évitée, etc.

Une première instruction cadre du 3 octobre 1995 du ministre chargé des transports a été remplacée par l'instruction cadre du 25 mars 2004, qui commence par souligner trois éléments :

- Le bilan économique chiffré constitue le noyau central de l'évaluation, indicateur qualifié d' « irremplaçable » dans le processus de décision publique.
- L'évaluation socio-économique ne prend pas en compte l'ensemble des éléments qui entrent dans le bilan de l'utilité publique. En sont exclus certains impacts du projet qui ne peuvent être quantifiés ni a fortiori monétarisés, tels que les effets sur l'aménagement des territoires, le développement économique local, les sites et les paysages...
- Les exigences de rigueur dans la conduite de l'évaluation et de clarté dans la présentation de ses résultats sont renforcées, ce qu'illustre celle qui vous est soumise.

L'évaluation socio-économique de projet consiste à calculer le bilan monétarisé entre les avantages et les inconvénients du projet, en tenant compte des hypothèses du projet (de trafic et

de tarification notamment) et d'évolution du contexte macroéconomique (tel l'évolution du PIB ou des coûts des transports).

Les effets de distorsions économiques que produisent les prélèvements obligatoires sont intégrés au calcul : les investissements financés par des fonds publics sont assorties d'un coefficient représentant le coût d'opportunité des fonds publics<sup>1</sup>, fixé forfaitairement à 0,3 par l'instruction (cela consiste à multiplier l'investissement public par 1,3). Les gains et pertes dus au projet sont ensuite déterminés pour six types d'acteurs : les acteurs du transport ferroviaire, les gestionnaires de routes, les compagnies aériennes, les usagers du train, l'État et les tiers.

Les valeurs annuelles consolidées qui en résultent sont ramenées à l'année précédant la mise en service du projet (en l'espèce, l'année 2019) par application d'un taux d'actualisation fixée à 4 % selon les recommandations du Comité d'analyse stratégique. Apparaît ainsi un premier indicateur de rentabilité qui est le **bénéfice actualisé**, ou la **valeur actualisée nette** (VAN) du projet, indicateur fondamental car il permet d'apprécier sa « valeur » pour la collectivité. Un second indicateur, qui lui est lié, est le **taux de rentabilité interne** (TRI) du projet : c'est le montant du taux d'actualisation qui annule la valeur actualisée du projet. Il faut le comparer au taux d'actualisation recommandé de 4 % pour apprécier le degré de rentabilité économique et sociale collective du projet : son TRI est inférieur à cette valeur de référence si sa valeur nette actualisée est négative, et sa rentabilité pour la collectivité est alors douteuse.

VI. On peut en revenir au projet de LGV Poitiers Limoges.

L'investissement passe à près 1,8 Mds € après intégration de l'évolution des coûts d'investissement sur la période de construction. Et à près de 2,2Mds € après prise en compte du coût d'opportunité des fonds publics et actualisation en 2019.

Face à cet investissement, le projet litigieux dégage un bénéfice actualisé sur 50 ans de près de 530 M€ pour les acteurs du ferroviaire, sans tenir compte à ce stade de l'impact financier de leur participation aux investissements. La somme est donc représentative de la valeur financière du projet de leur seul point de vue. Elle demeure loin du montant à investir.

Car c'est surtout la valorisation du gain de temps pour les usagers qui permet de créer une valeur socio-économique : elle est évaluée à 1.362 M€, selon la méthodologie décrite par l'instruction ministérielle. Les externalités positives (sur la congestion routière, l'effet de serre, l'insécurité routière, la pollution atmosphérique...) sont pour leur part évaluées à près de 100M€.

Au total, si l'on ramène ces valeurs à l'investissement, le projet présente une valeur nette actualisée négative de 233 M€ et un TRI de 3,34 %. Il se situe donc en dessous des valeurs de référence fixées par l'instruction cadre de 2004.

VII. Vient un débat sur la fiabilité de ces résultats.

---

<sup>1</sup> Les prélèvements obligatoires en vigueur modifient le « pouvoir d'achat du salaire horaire » et éloignent les choix individuels (en matière de consommation et de temps de travail souhaité) de la situation optimale. Plus précisément, lorsque la puissance publique prélève 1 euro supplémentaire, il en résulte sur le bien-être socioéconomique un impact négatif dont l'évaluation monétarisée tient compte

Du côté de l'utilité publique, le ministre fait valoir les résultats d'une évaluation socio-économique menée selon la méthodologie réformée résultant d'une nouvelle instruction ministérielle du 16 juin 2014. Il affirme qu'en appliquant cette nouvelle méthode, la valeur actualisée nette du projet devient positive, son TRI passant à 4,56 %.

Ces éléments, postérieurs à l'enquête publique et donc non soumis au public, ne sont de plus pas étayés par une étude complète. Et vous ne pourrez être que méfiants à leur égard car la nouvelle méthodologie, issue d'un rapport du Commissariat général à la stratégie et à la prospective de septembre 2013 (présidée par le professeur Emile Quinet), change assez substantiellement le cadre théorique, avec notamment un coût d'opportunité des fonds publics ramené à 1,2, mais assorti d'un coût-fictif de rareté des fonds publics en cas d'enveloppe budgétaire insuffisante. Quant au taux d'actualisation, il est ramené à 2,5 % assorti d'une prime de risque dépendant de la nature des projets, une valeur de référence de 2 % étant indiquée. Faute de vous présenter les hypothèses retenues, les nouveaux chiffres fournis ne servent guère qu'à relativiser les résultats de l'évaluation, ce que nous savions déjà.

En sens inverse, les requérants font valoir les faiblesses des hypothèses sur lesquelles reposent cette évaluation, s'agissant notamment des prévisions de trafic et de tarification des billets. Ils puisent des arguments dans le rapport de la Cour des comptes, dont la tonalité sur le projet qui vous est soumis est nettement critique.

Ce rapport relève que « La SNCF a exprimé de fortes réserves sur les résultats de l'étude de trafic, qu'elle jugeait excessivement optimistes. Elle s'est étonnée que l'évaluation de trafic ne soit pas identique à celle réalisée lors du débat public de 2006 et a considéré que les hypothèses d'augmentation tarifaire étaient sous-estimées de 40 %. » (p. 77, rapport Cour des comptes, se référant au bilan de la concertation 2009-2010 menée par RFF). Est notamment critiquée l'élargissement de la zone de chalandise autour de Limoges depuis les premières études menées en 2006, « pour y inclure la Dordogne et la Creuse, soit au total 840.000 voyageurs additionnels par an » (rapport p. 76). Le rapport continue ainsi : « Ainsi, malgré tous les efforts déployés par RFF, les études ont montré qu'il est impossible d'assurer une rentabilité socio-économique même minimale à la LGV Poitiers-Limoges. »

Au total, l'évaluation socio-économique, qui n'est pas décisive pour les décideurs politiques, ne saurait non plus l'être pour le juge. Mais les éléments qu'elle comporte sont précieux pour porter une première appréciation sur l'utilité publique du projet. Et en l'espèce elle est négative, dès lors que la rentabilité économique et sociale du projet est inférieure au niveau habituellement retenu par le Gouvernement pour apprécier si une opération peut être regardée comme utile, en principe, pour la collectivité.

VIII. Il convient ensuite d'examiner les facteurs non pris en compte par l'évaluation. Le plus important est en l'espèce l'effet sur l'aménagement du territoire. Or la situation est contrastée.

Le projet crée un effet favorable pour le territoire desservi, principalement le Limousin, connecté à l'axe Paris Bordeaux par la liaison à grande vitesse vers Poitiers. Mais elle se présente comme un simple barreau, dont il n'est pas envisagé le prolongement vers l'est, ce qui confine son intérêt. Par ailleurs, le raccordement à Poitiers contourne par l'ouest la liaison directe Paris Orléans Limoges, qui se prolonge ensuite vers Toulouse (l'axe POLT), ce qui fait craindre à une

partie des requérants que le projet conduise à une dégradation du service sur cette ligne et à un abandon du projet consistant à la moderniser.

Il s'agit donc là d'un effet de « désutilité publique » du projet, que vous êtes fondés à prendre en compte dans l'évaluation du bilan (voyez sur ce point votre décision fédération ALTO déjà citée). Malgré les assurances politiques qui ont été données, cette crainte est fondée : nous savons bien que les investissements font durablement l'objet d'arbitrages drastiques. Selon le rapport de la Cour des comptes, les dépenses de l'agence de financement des infrastructures de transport de France, qui porte les investissements de l'État, consacrées au secteur ferroviaire étaient de 0,6 Md€ en 2012 et 0,7 Md€ en 2013.

Par ailleurs, si des assurances sont données sur le maintien de la desserte actuelle de la ligne POLT, avec 11 allers-retours par jour, l'évaluation étudie deux scénarios, ramenant ce chiffre à 7 et 4 allers-retours. Ces deux scénarios améliorent la situation du projet, ramenant la valeur nette actualisée respectivement à -100 M€ et -8 M€, du fait principalement des économies réalisées sur les investissements en matériel ferroviaire et sur les charges d'exploitation.

On comprend dès lors que le bilan en terme d'aménagement du territoire soit mitigé : aux avantages pour la zone desservie par la nouvelle ligne s'opposent les inconvénients pour les territoires situés le long de l'axe Paris Orléans Limoges.

IX. Pèse enfin dans la balance la circonstance que, selon toute vraisemblance, le projet ne pourra être réalisé avant un horizon lointain. Elle a fait l'objet d'une réserve à l'avis positif formulée par la commission d'enquête, réserve non levée par le gouvernement et qui ne semble pas pouvoir l'être, l'échéance de réalisation du projet étant renvoyée aux années 2030/2050. Il en résulte, comme nous l'avons dit, un renforcement des atteintes à la propriété privée.

Additionnées à l'appréciation négative qui se dégage de l'évaluation socio-économique et aux effets mitigés de l'infrastructure projetée sur l'aménagement du territoire, il nous semble qu'il en résulte, nous osons dire assez nettement, que les inconvénients du projet sont excessifs au regard de l'intérêt qu'il présente, dans des conditions de nature à lui faire perdre son caractère d'utilité publique.

Vous pourrez dès lors annuler le décret attaqué.

Vous pourrez mettre à la charge de L'Etat le versement au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative : d'une somme de 700€ à la Fédération nationale des associations d'usagers des transports ; de 3.000 € respectivement au département de la Creuse, au département de la Vienne, à Châteauroux Métropole, à la communauté de communes des Vallées du Clain et aux autres requérant de l'affaire 388629, et à l'association anti-LGV Limoges-Poitiers et pro-POLT ; de 1.000€ à la commune de Vernon et autres requérant de l'affaire 288656.

Tel est le sens de nos conclusions.