

La quinzième réunion du débat public a duré 2h30 et a rassemblé, le 30 novembre 2011, à la Maison de la Magie de Blois, un peu plus de **100 personnes**, dont le président de la Région, des parlementaires et de nombreux élus locaux.

C'est pour le territoire « un moment important », a déclaré **le maire de la ville** dans son mot d'accueil. L'enjeu, a-t-il indiqué, pour la ville, le département, mais aussi l'axe ligérien « dont Blois est la porte d'entrée », est de « maintenir, de développer l'attractivité du territoire », ce qui, a-t-il précisé, nécessite des infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires. Il a précisé que, dans cette perspective, « on ne pouvait imaginer que la LGV passe loin d'Orléans » et que, pour cette raison, **la préférence devait être donnée « aux scénarios Ouest »**. Cette « préférence » a d'ailleurs été confirmée, au cours de la soirée, par de nombreux intervenants et notamment les élus.

**Le président de la CPDP** a rappelé que le débat public se situe, « très en amont de toute décision », à un moment où on peut « influencer » le projet. Il en a expliqué les raisons, objectifs, modalités, outils et règles. Il a précisé que le débat porte sur « l'opportunité », « les caractéristiques » du projet et « les services qu'il pourrait apporter ». C'est pourquoi, a-t-il précisé, les prises de position – qui sont légitimes –, « **ne suffisent pas, il faut aussi dire pourquoi on fait tel ou tel choix** ».

**Le maître d'ouvrage, RFF**, a ensuite présenté la LGV POCL, « un projet inscrit dans le Grenelle de l'environnement », ses objectifs, basés sur « deux piliers » (la desserte des 13 villes du "Grand Centre" et la désaturation de la LGV Paris-Lyon existante) et a, notamment, développé son argumentation autour de trois questions :

- quels services (notamment de desserte des 13 villes) peuvent être offerts par le projet ?
- quelle serait l'infrastructure qui pourrait les assurer, ses coûts financiers et ses effets sur l'environnement ?
- à quelles conditions, le projet serait-il réalisable ?

Il a rappelé que la LGV serait un « axe à grande vitesse », situé « au milieu du territoire concerné », raccordé au réseau existant (qui serait modernisé à chaque fois que nécessaire), permettant de **faire circuler un grand nombre de TGV dont les itinéraires seraient distincts, pour desservir les 13 villes directement concernées par le projet**. Car, a-t-il précisé, « aucun train ne pourrait relier les 13 villes les unes après les autres », mais « toutes seraient bien desservies en TGV », sans correspondance. Le temps de parcours, pour Blois-Paris serait de 55 minutes à 1h00, contre 1h30 actuellement.

Les études, a-t-il indiqué, montrent qu'il serait possible – même si, le moment venu, il appartiendrait aux opérateurs comme la SNCF de définir les dessertes et les fréquences – d'assurer 6 allers retours quotidiens en TGV entre Paris et Blois, tout en conservant une partie des services « classiques » assurés par les trains Aqualys actuels. Le représentant de RFF a précisé que « le projet permet aussi d'envisager pour Blois de nouvelles destinations », en correspondance à Orléans, en particulier vers Paris, Roissy (en 1h30), Lille, Lyon (en 1h55 à 2h15), Marseille (en 3h00 à 3h45) et Clermont-Ferrand.

Les interventions et questions de la salle ont d'abord porté sur **le progrès que promet le projet** (« désenclaver Blois »), plusieurs participants invitant l'assemblée à « adhérer au projet TGV », notamment au profit des entreprises blésoises et de l'industrie du tourisme.

Très présente dans la salle, une association d'usagers pour l'amélioration de la desserte ferroviaire Blois-Paris, à l'unisson avec de nombreux élus, a fait entendre sa **préoccupation d'une modernisation prioritaire du service ferroviaire actuel « avant 2025 »** - un intervenant précisant que cette priorité ne devait pas être occultée par « l'usine à rêves » que serait la LGV. **La « dégradation » du service ferroviaire** a été souvent évoquée, dégradation dont la mise en place par la SNCF du cadencement serait une nouvelle étape.

Certains ont développé l'idée qu'il faudrait penser « local » en matière ferroviaire et ne pas se focaliser sur « les besoins de quelques privilégiés » et « cadres supérieurs », qui veulent « aller plus vite de Paris à Lyon » - certains estimant d'ailleurs que le billet TGV « plus cher » rebuterait de nombreux utilisateurs actuels du train.

A cet égard, RFF a, à nouveau, été soupçonné de vouloir « **favoriser les déplacements vers Paris, Lyon et le Sud-Est, « au détriment de la desserte du Centre et de l'aménagement du territoire** ». RFF a répondu que le projet n'était pas concevable sans ses « deux piliers » et que le doublement de Paris-Lyon loin de se faire au « détriment » de la desserte du « grand Centre » garantissait la « faisabilité » du projet.

**La « saturation de la ligne actuelle Paris-Lyon »** mise en avant par RFF a été contestée. RFF a indiqué qu'on avait déjà constaté ses effets, notamment en termes de retards des passagers, et que entre « 2008 et 2035 », elle se traduirait par « 3,3 millions d'heures perdues par an ». Il a rappelé que le « **scénario** » d'amélioration de l'existant avait été étudié par RFF, que son coût variait entre 1,5 et 7 milliards d'euros et qu'il ne permettait d'atteindre aucun des objectifs du projet.

RFF a aussi été soupçonné d'orienter le débat en publiant un **tableau comparatif « qui dessert le scénario Ouest-Sud »**, pour privilégier la « rentabilité ». RFF a répondu « qu'il n'orientait rien, parce que pour l'instant, le projet n'était pas dans une étape de choix de tracé », que le tableau mis en cause ne faisait que résumer les données des études (toutes consultables sur le site de la CPDP, [www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org)) et qu'il ne pouvait être tenté de favoriser la « rentabilité » de tel ou tel scénario puisque, **quel que soit le scénario retenu, le projet, par définition, n'était « pas rentable »**.

Des participants ont également rappelé qu'il ne fallait pas oublier les conséquences du projet pour l'environnement et les agriculteurs.