

Contribution des socialistes talençais**Nous choisissons l'option 3 par Captieux**

Le dossier du maître d'ouvrage s'avère particulièrement discret, sous toutes hypothèses de tracés et de solutions retenues, concernant l'emprise de la voie actuelle en milieu urbain. Il s'agit pour l'essentiel d'une emprise en tranchée entre la gare Saint-Jean et Talence Médoquine, dont l'aménagement, soit d'extension de la voie actuelle, soit de création d'une voie nouvelle, supposerait de nombreuses expropriations et des investissements, particulièrement coûteux, de protection contre le bruit.

Il est à noter qu'à notre connaissance et concernant la commune de Talence, ni RFF, ni la SNCF, ni la Préfecture de la Gironde n'ont émis la moindre observation, ni posé la moindre contrainte aux permis de construire publics ou privés en rapport avec une éventuelle augmentation de capacité de l'emprise ferroviaire actuelle, qu'elle trouve sa source dans l'aménagement d'une voie nouvelle LGV, dans l'augmentation des capacité fret, ou dans l'augmentation des trafics locaux de voyageurs, qu'il s'agisse des TER ou des éventuels trafics futurs de ceinture ferroviaire.

En conséquence, nous émettons l'avis suivant :

1. Nous considérons préférable la réalisation d'une ligne nouvelle LGV, plutôt que l'augmentation de capacité à deux fois deux voies de la ligne actuelle. Cette option est en effet la mieux appropriée à la poursuite de plusieurs objectifs de transports :
 - Desserte grande vitesse de la façade atlantique avec bifurcation sur Toulouse et bouclage ultérieur Arc atlantique / Arc méditerranéen.

- Substitutions maximales des trafics de fret aux trafics de passagers sur la voie actuelle libérée des liaisons internationales et nationales grande vitesse.

- 2. Nous considérons comme moins coûteux, moins traumatisant et plus polyvalent, le choix du tracé n°3 d'une voie nouvelle LGV par l'Est du Département, via Captieux, avec vocation d'un double prolongement atlantique et midi-pyrénéen.

- 3. Enfin, sous réserve de la satisfaction des points précédents, il convient d'envisager et d'étudier l'impact d'une augmentation conséquente des trafics de fret international et de passagers régionaux et urbains, sur l'actuelle emprise ferroviaire de Talence. A cet égard, nous tenons à exprimer notre étonnement et nos vives réserves quant à l'urbanisation sans retenue qui se développe, à l'initiative de la Mairie de Talence, et apparemment sans objections de RFF et de l'Etat, aux abords immédiats de la tranchée ferroviaire actuelle.

Ces développements urbanistiques, contradictoires avec les prévisions de trafics les plus basses, quelle que soit l'issue du projet de ligne nouvelle grande vitesse à l'Est du Département, nous paraissent particulièrement hasardeux et inviteront, le moment venu, à une légitime revendication de protection phonique et d'aménagements particulièrement coûteux pour Réseau Ferré de France et le contribuable local.

A l'évidence, une attitude plus responsable, plus transparente et plus prévoyante, tant de la commune que de la CUB, de RFF et des autorités préfectorales, nous semble hautement souhaitable, afin d'éviter la mise en œuvre de procédures de droit, et d'investissements de compensation et de protection, particulièrement coûteux et traumatisants.

Pour les élus socialistes du Conseil municipal de Talence, le mardi 12 décembre 2006

Denise GRESLARD-NEDELEC

