

Jean DRAPE
Au Rioucaou

LAYRAC LE 09/09/05

47390 LAYRAC

Monsieur Henri DEMANGE
Président de la Commission
du Débat Public
7, rue de Sébastopol
31000 TOULOUSE

Monsieur le Président,

Je vous remercie très vivement de votre lettre référence 519 / CPDP du 1^{er} septembre, m'apportant les textes de la réunion tenue à AGEN le 6 Juillet au sujet de la ligne à grande vitesse BORDEAUX TOULOUSE.

Je n'ai malheureusement pas pu y assister et je le regrette.

En préambule je précise que j'ai fait la majeure partie de ma carrière SNCF à Paris au service de la voie en qualité d'Inspecteur Divisionnaire où, vers les années 1970 avec Monsieur ALIAS, Ingénieur en chef à l'époque, l'un des promoteurs du TGV, nous débattions déjà du projet.

Il précisait « il faut des relations de métropole à métropole à très grande vitesse – c'est la condition du succès – ».

Par la suite (en 1973), j'ai pris ma retraite à LA YRAC.

En 1983, j'ai été élu Maire de ma Commune où j'ai accompli deux mandats au cours desquels déjà les communes se penchaient sur le tracé du futur TGV.

A l'occasion de ces travaux nous avons imaginé - entre autres projets - d'implanter la gare à LAYRAC.

Je me permets de vous adresser ci-joint, l'étude établie à l'époque (18/08/1993).

Il apparaît dans le dossier que vous m'avez adressé que mon successeur à la mairie Monsieur Henry MAURY – fait « revivre » ce projet. J'en suis très heureux.

Je me permets d'ajouter, Monsieur le Président, qu'il faut dans cette affaire, raisonner avec des idées prospectives à l'échéance de 40 ou 50 ans.

La technique évoluera, la situation économique aussi. On peut estimer que la vitesse sera portée à 350 km à l'heure ou plus et que le frêt utilisera de plus en plus les itinéraires rapides. C'est pourquoi vouloir utiliser le tracé par l'actuelle gare d'AGEN pour les TGV s'arrêtant à cette gare ne me paraît pas conforme à l'esprit qui a présidé à la conception du TGV.

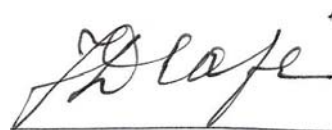
Pour rester dans cette logique il faut pour AGEN une gare spécifique au TGV avec bien sur la gare actuelle pour certaines dessertes particulières.

Je vous remercie de l'attention que vous voudrez bien accorder à ces propos qui, bien qu'émis par un vieillard né le 11 Avril 1914, sont le fruit d'une longue expérience.

Je vous prie d'agréer, **Monsieur le Président**, l'expression de mes très respectueux sentiments.

PJ/1

Jean DRAPE





LAYRAC

REPUBLIQUE FRANCAISE

DEPARTEMENT DE LOT-ET-GARONNE

MAIRIE DE LAYRAC

47390 LAYRAC

Le 18 AOUT 1993

TEL. 53 87 02 70

Fax 53 87 07 49

LE T.G.V. A LAYRAC

- TRACE -

Le fuseau du T.G.V., tel qu'il a été défini, emprunte la commune de LAYRAC sur 5 kilomètres environ –

Sauf à son entrée sur la commune dès qu'il a franchi la Garonne, ce tracé longe à peu de choses près l'autoroute dans une zone rurale non urbanisée. Ce qui évitera des difficultés excessives auprès des propriétaires.

Inondable lors des crues trentenaires ou cinquantenaires, ce tracé devra, comme l'autoroute, être réalisé en remblai, et ménager de grands exutoires afin d'éviter que le remblai constitue un barrage au déferlement des flots.

Peut-être, peut-on imaginer qu'entre-temps, d'importants barrages en amont, sur le bassin de la Garonne, ou ceux des affluents de la rive droite seront construits pour « écrêter » les grandes crues. (une retenue des eaux de 24 à 48 h éviterait des hauteurs d'étiage catastrophiques - En 1930, la crue de la Garonne était à 11,50 m au-dessus de l'étiage).

Ces retenues constitueraient, en outre, d'excellents réservoirs en période de sécheresse excessive.

- LA GARE -

La commune de LAYRAC est considérée à l'implantation de la gare du T.G.V. pour plusieurs raisons :

1° - Le tracé coupe la voie ferrée AGEN-AUCH à mi-chemin du parcours sur la commune.

La structure de cette voie traditionnelle a été prévue, à l'origine, à double voie jusqu'au raccordement avec la ligne BORDEAUX-SETE (3,500 km environ).

La S.N.C.F. envisage d'électrifier ce tronçon afin d'établir une liaison ferroviaire directe et rapide par navette avec l'actuelle gare d'AGEN.

Dans cette hypothèse, l'encombrement des circulations routières serait diminué et l'accès aux correspondances en gare d'AGEN assuré plus rapidement.

2° - Le raccordement électrifié avec la ligne BORDEAUX-SETE permettrait d'envisager une liaison rapide pour desservir par fer GOLFECH, VALENCE D'AGEN et MONTAUBAN éloignées du tracé du T.G.V.

Cette éventualité que n'exclut pas, a priori la S.N.C.F., serait à lui soumettre pour étudier le tracé et définir la rentabilité de l'opération. On utiliserait, bien évidemment, la voie actuelle, en aménageant peut-être le tracé pour permettre d'augmenter la vitesse entre AGEN et MONTAUBAN.

Il est possible également de prévoir un prolongement de la desserte vers CAHORS, défavorisée dans le tracé actuel qui conduit à passer obligatoirement par TOULOUSE.

3° - A l'intersection du fuseau T.G.V. et de la ligne AGEN-AUCH, se situe le passage de la R.N. 27 à 4 voies qui évite le bourg de LAYRAC.

La réalisation de ce projet desservirait la vallée du Gers et générerait l'économie de cette région dont profiterait également le commerce agenais dans le cadre du Pôle du Grand Sud-Ouest créé par les Conseils Généraux du Gers, du Tarn-et-Garonne et du Lot-et-Garonne.

La gare T.G.V. à LAYRAC qui mettra AGEN à 2 H 34 de PARIS, permettra de desservir AUCH par la R.N. 21 à 4 voies en un peu plus de trois heures, et LECTOURE et FLEURANCE en moins de 3 heures.

Il n'est pas exclu de penser que CONDOM et sa région pourront bénéficier des mêmes avantages.

Certains maires concernés y sont favorables. Le Conseil Général du Gers est également fortement intéressé par cette éventualité.

Le T.G.V. n'est pas seulement un moyen de transport pour relier, à grande vitesse, les gares importantes. C'est un « outil » remarquable qui permet de développer les activités de tout l'arrière pays qui s'y rattache, en prévoyant, pour l'avenir, des marchandises acheminées sur ces lignes nouvelles à des vitesses analogues.

D'ores et déjà, il est envisagé des transports de frêt par container pour certains produits.

4° - Dans les projets des villes d'AGEN et BOE, et dans le cadre du District, une grande zone industrielle d'une centaine d'hectares est prévue dans la plaine de BOE vers la Garonne limitrophe de LAYRAC.

La gare T.G.V., implantée sur la commune, se trouverait à 2 ou 3 kilomètres des limites de ce nouvel espace.

Ce serait un atout important pour ces multiples activités commerciales et industrielles qui apporteront beaucoup au département.

5° - Dans le cadre du développement touristique de la commune de LAYRAC avec l'exploration des gravières sur plusieurs hectares, nous envisageons, avec le concours des financeurs privés, de créer le sport nautique et moto-nautique, ainsi que, par la mise hors d'eau, des résidences de standing qui pourraient intéresser une clientèle soit locale, soit parisienne.

La gare du TGV desservirait cet ensemble résidentiel en quelques minutes, sans aucune contraintes de circulation.

6° - La gare T.G.V. à LAYRAC entraînera le raccordement à l'autoroute voisine qui facilitera les transports terminaux des voyageurs concernés.

CONCLUSION

Six points forts constituent donc les éléments positifs à prendre en compte et qui militent en faveur de l'implantation de la gare T.G.V. à LAYRAC.

- 1 - Utilisation de la voie ferrée AGEN-AUCH pour la desserte vers AGEN,
- 2 - Utilisation éventuelle de ce raccordement pour desservir le Tarn-et-Garonne vers MONTAUBAN et CAHORS.
- 3 - Desserte du Gers vers LECTOURE, FLEURANCE et AUCH. Ce projet intéresse le Conseil Général du Gers et certains maires sont très favorables,
- 4 - Création d'une grande zone industrielle dans la plaine de BOE vers LAYRAC qui va contribuer à renforcer l'activité économique d'AGEN et du département
- 5 - Création d'une zone de loisirs nautiques de plusieurs dizaines d'hectares à proximité de la gare, de la R.N. 21 et de l'autoroute,
- 6 - Facilité d'accès à l'autoroute jouxtant à cet endroit la ligne TGV.

Ces projets pourront se réaliser, sans transfert d'activités, sans achat trop onéreux de terrains, sans destruction du paysage urbain, sans porter atteinte à l'environnement (aucun site classé ou inscrit sur le parcours) ..

Seuls, les terrassements importants pour mise hors d'eau constituent un élément quelques peu négatif.

Aucun autre site sur le tracé agenais du TGV offre les mêmes avantages.

- : - : - : - : - : - : - : - : - : -

- 18.08.93 -



J. Grisé