

13 CHIFFRES CLÉS

La section Libourne-Bergerac est une ligne à voie unique non électrifiée, longue de 62 km, qui comporte 72 passages à niveau. Elle supporte un trafic TER de 27 trains par jour avec des pointes à 20, et d'environ 2 trains de fret par semaine. La fréquentation est de l'ordre de 3 000 voyageurs par jour.



125
KM DE RAIL



105 000
TRAVERSES



120 000
TONNES DE BALLAST



400
PERSONNES (SNCF ET ENTREPRISES)
MOBILISÉES PAR JOUR AU PLUS
FORT DU CHANTIER

UN TRAIN USINE, COMMENT ÇA MARCHE ?



1 La substitution

Les attaches des rails sont retirées pour pouvoir écarter les anciens rails de la voie. Les vieilles traverses en bois ou béton sont enlevées et remplacées par des traverses neuves en béton. Les longs rails neufs sont progressivement mis en place, fixés sur les traverses et soudés entre eux.

2 Le dégarnissage

La dégarnisseuse souève la voie et extrait l'ancien ballast (cailloux). Les éléments récupérables sont réemployés sous la voie, tandis que le ballast non récupérable est chargé dans des wagons situés à l'avant de la machine, pour être évacué puis recyclé.

3 Le relevage

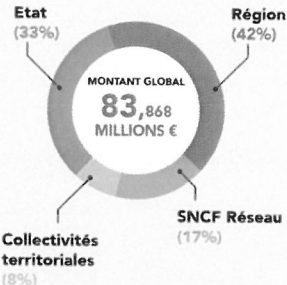
Du ballast est déversé pour stabiliser la voie et la positionner avec précision à la bonne hauteur et sur le bon axe. Cette mise à niveau de la voie est réalisée au moyen d'une bourresse.

4 La libération et nivellement complémentaire

Afin de limiter les efforts dus à la dilatation, le rail avant d'être soudé est amené à la longueur qu'il aurait à une température de 25°. Un nivellement complémentaire et un ajout de ballast assurent la finition de la pose de la voie.

La « suite rapide » ou train usine permet de renouveler les différents composants de la voie par l'intervention de nombreux engins en simultanée. Le rendement moyen est d'environ 1 000 m de voie renouvelés par jour, contre 200 m en moyenne pour des travaux réalisés par des moyens classiques.

FINANCEMENT



- **Conseils départementaux** de Gironde et Dordogne
- **Communautés d'Agglomération** Bergeracoise, du Libournais et du Grand Périgueux
- **Communauté de Communes** :
 - Grand Saint-Emilionnais
 - Castillon-Pujols
 - Montaigne Montravel et Gursion
 - Pays Foyen
 - Bastides Dordogne-Périgord
 - Vallée de l'Homme
 - Serlet-Périgord Noir
 - Domme-Villafranche du Périgord
 - Vallée de la Dordogne et Forêt Bessède
 - Portes Sud Périgord
 - Pays de Fénelon



LE PLANNING DES TRAVAUX

2018



Décembre 2018
Travaux préparatoires
sans impact sur les
circulations TER

(détoursoilage, analyse de la qualité des sols, relevés topographiques, déchargement d'une partie des Longs Rails Soudés)

2019



Du 02 janvier au 22 mars 2019 :
Travaux connexes

- Dévolement des réseaux
- Réfection de la plateforme et du dispositif hydraulique
- Renouvellement d'une partie des passages à niveau
- Déchargement du reste des Longs Rails Soudés à long des voies
- Travaux sur les ouvrages d'art
- Travaux de voie en gare de Bergerac



Interruption des circulations des trains de voyageurs entre Libourne et Le Buisson : du 2 janvier 2019 au 29 septembre 2019



Du 18 mars au 21 juin 2019 :
Travaux au moyen de la suite
rapide (train usine)

Renouvellement de 55 km de voie ferrée
Travaux réalisés dans le sens Bergerac-
Libourne, à partir de la base travaux de Coutras



Du 3 juin au 29 septembre 2019 :
Travaux dits en « hors suite » dans 5 gares

- Renouvellement de 7 km de voie situés dans des zones non traitables par le train usine (dans les gares) (Saint-Emilion, Castillon-la-Bataille, Vélaines, Sainte-Foy-la-Grande, Garcorrens)
- Réfection de la plateforme et du dispositif hydraulique
- Renouvellement des aiguillages
- Remplacement du pont ferroviaire de Pineuilh
- Réparation et mise en peinture de 3 ponts ferroviaires métalliques
- Finitions



30 septembre 2019 :
Reprise des
circulations

À la recouverture de la ligne, la vitesse commerciale sera de 100 km/h. Le retour à la vitesse normale de circulation (120 km/h) s'effectuera, en principe, en fin d'année 2019.