

19-04-2024 Petite visite à une LDFT

## (Ligne de Desserte ~~Fine~~ *Fragile* du Territoire)

*(et dans le même secteur, je vous recommande le restaurant de l'Abbatiale 24510 PAUNAT, site \*\*\* repas \*\* ; c'est d'ailleurs lui qui, de par sa position géographique, est le responsable direct de ce petit reportage...)*

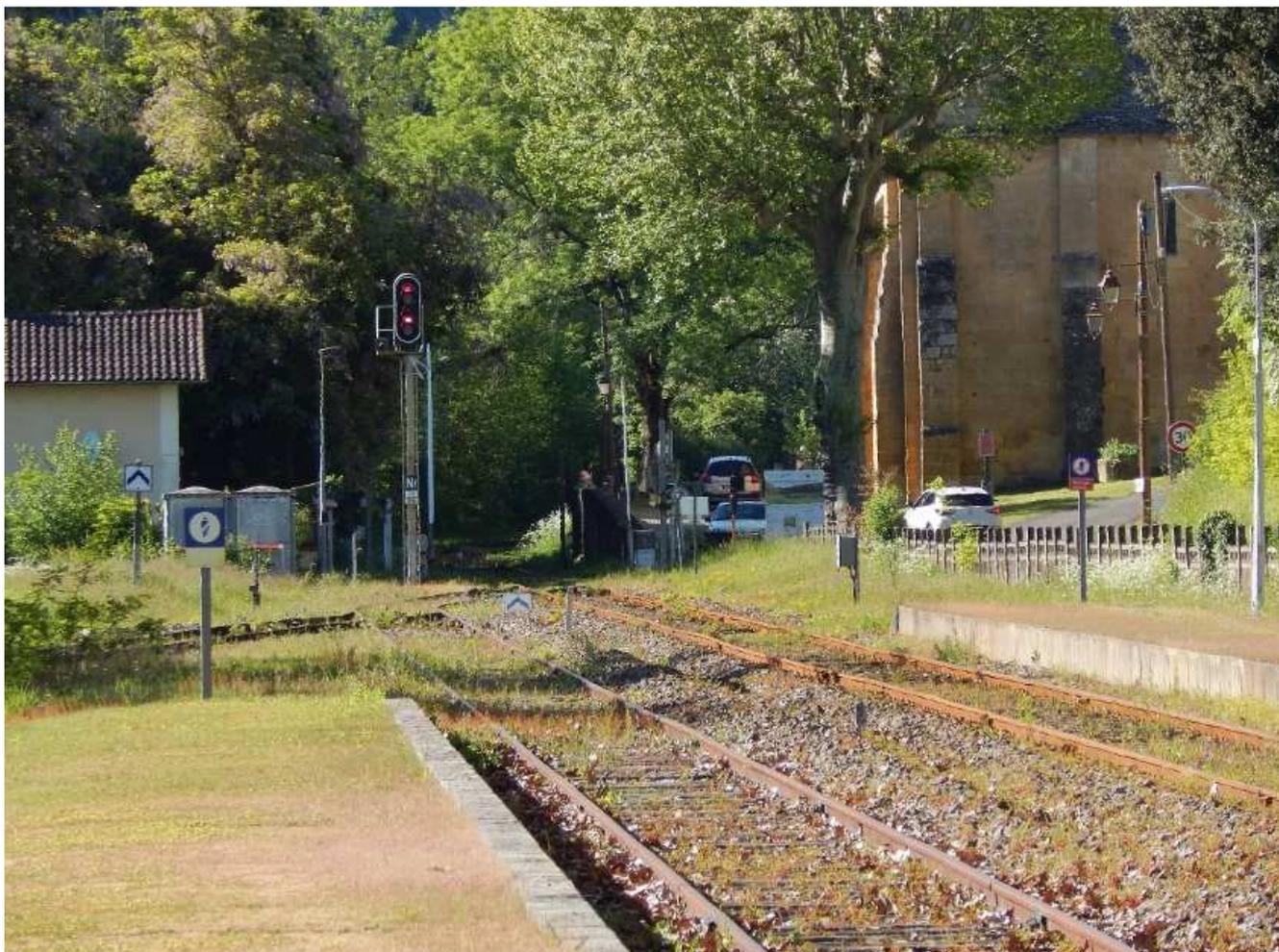
Le sujet du jour est la ligne 631000 (Périgueux) Niversac – Agen, qui a connu un passé glorieux avec des trains directs (de jour comme de nuit) Paris – Agen. Aujourd'hui, il reste quelques rares TER et *a priori* zéro trafic fret.

De fait, le sujet du moment est plutôt de savoir si cette ligne va survivre, vu l'état général de la voie : il y a bien quelques sections modernisées (postérieures à 2000), notamment du côté de La Gélie, entre Le Buisson et Siorac (parce que tronç commun avec la ligne Bordeaux – Sarlat), et deux sections de 6 km entre Monsempron-Libos et Agen. Mais pour le reste, les traverses sont majoritairement de 1950-1955 et le rail souvent du même âge, parfois de 10 à 20 ans plus jeune.

La visite commence aux Eyzies (PK 540,6 depuis Paris Austerlitz via Orléans, Limoges, Périgueux). La vue ci-dessous est prise en direction d'Agen, et l'allure de la voie d'évitement (à droite) suggère qu'elle ne doit pas servir souvent... :



Même lieu, mais vue vers le Nord cette fois, en direction de Périgueux donc :



En gare, traverses bois de 1950, rail de 1975, et coquelicots de 2024. La présence de traverses béton évidemment plus récentes que 1950 atteste de la méthode de maintenance « juste assez pour que ça puisse rouler, et bien sûr à coût minimal », en clair on garantit ainsi que l'écartement entre les rails ne va pas trop bouger... Le rail est probablement de réemploi (issu d'un renouvellement effectué sur une ligne à plus fort trafic, et jugé encore suffisant pour les tonnages et vitesses limités en usage ici) :



Un peu de cartographie, au passage : ceci est un RN (Repère de Nivellement) de l'IGN, et l'altitude indiquée est celle du sommet de la petite portion de sphère visible ici. Altitude en fait inexacte aujourd'hui, parce depuis la pose de ce RN, les calculs de compensation (équilibrage d'ensemble des écarts sur les mesures, pour simplifier...) ont été refaits au niveau national et non plus local, avec des moyens informatiques qui n'existaient évidemment pas il y a quelques décennies. D'ailleurs, dans les données IGN de nivellement de 2001 l'altitude était déjà différente : 62m982 (dans le système d'altitudes IGN de 1969, mais le calcul est plus tardif) au lieu de 62m88. L'inscription illisible en bas est le code de classement du point (F'.F.Q3R3 – 12).



Les informations de sécurité liées à la TVP (Traversée des Voies à niveau pour la Public) n'ont pas encore été modernisées comme cela a récemment été le cas en Ile-de-France... qui il est vrai n'en avait qu'une quinzaine à traiter. La modernisation a surtout été une simplification (beaucoup moins de texte, et résultat beaucoup plus lisible et visuellement marquant).



A titre de comparaison, la nouvelle signalétique (2023), plus visuelle et bien moins chargée en texte, d'une des ~15 TVP d'Ile-de-France, à Boigneville (ligne Corbeil – Malesherbes) :



Aux Eyzies toujours, mais sur l'autre quai, une initiative locale (jamais vue ailleurs en tout cas...), simple et efficace, pour signaler le risque à la traversée des voies :



La gare suivante est Le Bugue (PK 548,6). Ci-dessous, vue vers le Nord-Est, en direction des Eyzies :



Le Bugue toujours. Pour le très modeste trafic actuel, cet abri suffit largement... :



Le BV (Bâtiment Voyageurs), devenu privé, ne manque pas d'allure (l'abri précédent est juste derrière, le long du quai), le jardin est juste un peu à l'étroit :



La voie, elle, n'est pas plus mirobolante qu'aux Eyzies, et de fait c'est exactement la même (traverses bois de 1950 et rail de 1975). Noter l'espace pour l'évitement, sans doute déposé depuis longtemps :



Au PK 555,6 (1,8 km avant Le Buisson) se situe la convergence des lignes de Libourne / Bergerac (à gauche) et de Périgueux / Niversac (à droite). La première a été modernisée, et cela se voit... Modernisation qui ici doit avoir une vingtaine d'années, car cette photo date de 2010 (et on peut parier que la voie de droite est exactement dans le même état aujourd'hui, avec juste un peu d'herbe en plus...) :



Troisième lieu visité, la gare de bifurcation du Buisson. Dans mes souvenirs, il y avait abondance de signalisation mécanique, et cette photo de 2010 le confirme (vue prise vers le Nord-Ouest, vers Bergerac / Niversac) :



Aujourd'hui, rien n'a changé, sauf le côté herbu, la récente interdiction du glyphosate aidant :



... et il y a toujours, comme à St-Denis-lès-Martel mais en plus modeste, ce petit poste d'aiguillage *in situ*, à l'extrémité ouest du quai :



Rien n'a changé ? Si, les quais, totalement rénovés entre 2010 et aujourd'hui (sans doute au moment de la modernisation de la ligne Bordeaux – Sarlat) :



On devine assez bien ici le rehaussement opéré (passage de 28 à 55 cm) :



En zoomant un peu plus, on se rend compte que l'effort de désherbage a été limité à un périmètre bien précis, suffisant pour la longueur des trains qui circulent par ici. Du coup, on se demande un peu pourquoi les quais ont été rénovés sur une longueur quasiment double, même si un peu moindre que la longueur d'origine de ceux-ci... :



Quand on se rapproche de la pharmacie, le côté « nature intacte » de la voie devient manifeste :



Quant aux Voies de Service, elles ne sont pas vraiment surchargées, le fret dans le secteur ayant disparu depuis belle lurette... :



(FIN)