

LES CHIFFRES CLÉS DU PROJET



Coût global

16,58 M€ TTC

(75% Région et 25% Etat)

5 communes traversées



LALUQUE
PONTONX-SUR-L'ADOUR
LESGOR
BEGAAR
TARTAS

9 mois

prévisionnels
de chantier



(12/22 à 08/23)

22

passages
à niveau

2

ouvrages D'ART

(ponts traversant le Retjons et le Luzou)

44 ouvrages

HYDRAULIQUES

(buses, aqueducs, dalots)

1,14 ha

d'aménagement ÉCOLOGIQUE

84 000

tirefonds

12,6 km

de voie ferrée renouvelée

comprenant la réfection de la plateforme
(structure sous la voie)
et le remplacement des rails
et traverses bois

19 000 T

de ballast

2,5 ans de construction de projet,

qui ont sollicité environ 20 bureaux d'études et experts divers dont SYSTRA (maître d'ouvrage délégué) et FER-PLAY (maître d'œuvre), et plus de 15 entreprises de travaux

SYSTRA **FER-PLAY**

UN IMPACT ENVIRONNEMENTAL MAÎTRISÉ

La Région a lancé une démarche approfondie d'évaluation des impacts environnementaux du projet, et s'est engagée dans la réalisation des mesures suivantes :

■ Limiter l'impact sur les espèces protégées :

- respect d'un planning des travaux resserré, tenant compte des périodes de reproduction des espèces présentes aux abords de la ligne ;
- mise en défens et réensemencement des stations d'espèces protégées notamment le lotier hispide (espèce à enjeu régional) ;
- évitement des espèces de rossolis présentes dans les fossés (espèce à enjeu national) ;
- création de passerelles à loutre sous les ouvrages d'art ;
- restauration des berges du Luzou par des méthodes de type génie écologique ;
- restauration de 1,02 hectare de ripisylves (milieu naturel privilégié de la loutre) du Luzou et du Retjons.



Rossolis aux abords de la voie



Présence confirmée de la Loutre d'Europe (Luzou et Retjons)

@ETENvironnement

■ Optimiser l'utilisation des matériaux

- retraitement du tablier métallique du Retjons ;
- 100% de rail de réemploi dont 30% de réutilisation et 70% de réemploi issus d'un chantier SNCF ;
- réutilisation de 7 000 traverses du chantier ;
- 100% de ballast de réemploi ;
- limitation du terrassement au strict minimum : 22 500 tonnes de déblais économisées par l'optimisation de la conception (par rapport à un chantier ferroviaire traditionnel).

■ S'assurer de la mise en œuvre de ces mesures

Suivi et contrôle du chantier et des entreprises intervenantes par un coordinateur environnemental, garant des engagements de la Région Nouvelle-Aquitaine.



Remise en service de la ligne
||| Laluque - Tartas |||

La Région Nouvelle-Aquitaine
s'engage dans des travaux
de régénération de la voie ferrée
et de ses ouvrages d'art

(ponts traversant le Retjons et le Luzou)

Période de travaux

— décembre 2022 – août 2023 —

Retrouvez toute l'actualité du chantier
sur nouvelle-aquitaine.fr





La Région s'engage en faveur d'un transport de marchandises moins polluant et moins émetteur de gaz à effet de serre.

Chère Madame,
Cher Monsieur,

La Région Nouvelle-Aquitaine a fait de sa politique ferroviaire une priorité, en investissant massivement pour la sécurité des usagers et des usagères, mais aussi pour le transport de marchandises afin de répondre à deux enjeux majeurs : l'aménagement du territoire et la transition énergétique.

Parmi ses projets d'envergure, la rénovation de la ligne ferroviaire Luluque – Tartas, non circulée par les trains de marchandises depuis 2020, figure en bonne place. En effet, cette régénération vise à développer le report modal – c'est-à-dire l'utilisation d'autres modes de transports –, en transférant les marchandises

de la route vers le rail, faisant ainsi baisser le nombre de camions sur les routes.

Dans cette optique, après plus de deux ans de construction du projet, les travaux de régénération de la voie ferrée s'apprêtent à débuter. Bien évidemment, si nous ne pouvons que nous en réjouir, nous sommes parfaitement conscients de la gêne occasionnée pour les riverains ; c'est pourquoi nous mettrons tout en œuvre afin que ces travaux soient réalisés dans les plus brefs délais – et que vous puissiez, au plus vite, bénéficier des avantages induits.

Alain ROUSSET

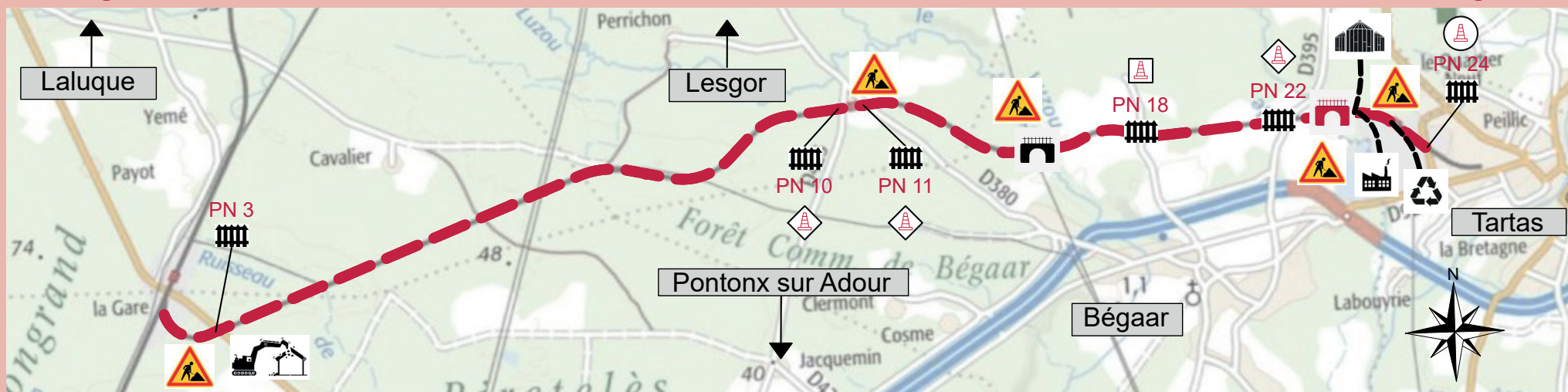
Président du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine



LES EFFETS POSITIFS DU PROJET

- Report modal du transport routier sur le ferroviaire avec :
 - diminution des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique causées par le trafic routier soit potentiellement 8 000 poids lourds en moins par an sur les routes (2 000 pour les matières dangereuses, 6 000 pour les céréales).
 - amélioration de la sécurité : approvisionnement de la papeterie en matières dangereuses par voie ferrée, mode de transport plus sécuritaire.
- Potentiel de développement des activités économiques actuelles (facilite la logistique de la papeterie et du transport de céréales) et à venir.

TRACÉ DU RENOUVELLEMENT DE LA VOIE FERRÉE ET LOCALISATION DES PRINCIPAUX TRAVAUX



Renouvellement complet de la voie ferrée avec reprise générale de son système d'assainissement (fossés et buses)



Passage à niveau



Démolition d'un bâtiment de maintenance



Zone de chantier (base vie et stockage)



Pont maçonné sur le Luzou
Travaux de pérennisation de l'ouvrage



Pont métallique sur le Retjons
Remplacement du pont



Entreprise Avebene



Entreprise Rayonier



Entreprise Maisadour



Modernisation avec ajout de panneaux STOP



Rénovation de chaussée routière



Automatisation du PN avec pose de demi-barrières

Données mises à jour le 23/11/22
Ech. 1/50 000e - Format A4