



## LIGNE NOUVELLE BORDEAUX - TOULOUSE

Demande d'autorisation environnementale  
pour les investigations préalables

Archéologie préventive  
et sondages géotechniques

 **Pièce A**

Objet et contexte réglementaire

**DOSSIER D'AUTORISATION  
ENVIRONNEMENTALE**

SEPTEMBRE 2025

Interne SNCF Réseau

@Groupe SNCF - Olivier Foulon



# Table des matières

<b>1. Présentation de la procédure d'Autorisation Environnementale</b>	<b>5</b>
<b>1.1. Cadre juridique de l'Autorisation Environnementale</b>	<b>6</b>
1.1.1. Présentation	6
1.1.2. Textes de référence	6
1.1.3. Contenu réglementaire du dossier d'Autorisation Environnementale	6
<b>1.2. Présentation du dossier d'Autorisation Environnementale</b>	<b>7</b>
1.2.1. Périmètre de l'Autorisation Environnementale	7
1.2.2. Composition du dossier	7
1.2.3. Contenu et réglementation	7
<b>1.3. Déroulement de la procédure de Participation du public par voie électronique (PPVE)</b>	<b>9</b>
1.3.1. Analyse de la complétude et régularité du dossier	9
1.3.2. Déroulement de la phase d'examen et de consultation	9
1.3.3. Déroulement de la participation du public par voie électronique	9
1.3.4. Décision	9
<b>2. Rappel de l'historique du GPSO</b>	<b>11</b>
<b>2.1. Le GPSO</b>	<b>12</b>
2.1.1. Les étapes historiques du GPSO	12
2.1.2. Les étapes en cours	12
2.1.3. Les étapes à venir	13
<b>2.2. Présentation des procédures applicables au GPSO</b>	<b>13</b>
2.2.1. La phase 1 du projet déclaré d'utilité publique	13
2.2.2. Des procédures échelonnées dans le temps	13
<b>2.3. Présentation des tranches de travaux du GPSO</b>	<b>14</b>
2.3.1. La décomposition des travaux du GPSO	14
2.3.2. La présentation succincte des différentes tranches de travaux des lignes nouvelles	15

# Liste des figures

Figure 1 : Schéma de principe synthétique des différentes étapes de la procédure.....	9
Figure 2 : Tranchées réalisées pour des fouilles archéologiques (Source : SNCF Réseau).....	15
Figure 3: Exemple de sondages géotechniques (Source : SNCF Réseau).....	15
Figure 4 : Travaux de génie civil : terrassements (Source : SNCF Réseau).....	15
Figure 5 : La mise en place des voies (Source : SNCF Réseau).....	15

# Liste des tableaux

Tableau 1 : Correspondance entre l'article R.181-13 du code de l'environnement et les pièces du dossier .....7



# 1. Présentation de la procédure d'Autorisation Environnementale

Depuis le 1er mars 2017, les différentes procédures et décisions environnementales requises pour les projets soumis à la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) et les projets soumis à **autorisation au titre de la loi sur l'eau (IOTA)**, sont fusionnées au sein de l'autorisation environnementale.

Cette réforme, qui généralise en les adaptant des expérimentations menées depuis 2014, s'inscrit dans le cadre de la modernisation du droit de l'environnement et des chantiers de simplification de l'administration menés par le Gouvernement.

Ce chapitre présente le cadre réglementaire et le déroulement de cette procédure appliquée aux investigations préalables nécessaires à la Ligne Nouvelle Bordeaux - Toulouse du projet GPSO.

## 1.1. Cadre juridique de l'Autorisation Environnementale

### 1.1.1. Présentation

Un même projet peut relever simultanément de plusieurs autorisations au titre du code de l'environnement. L'absence d'approche intégrée de ces différentes procédures, conduites en parallèle, ne favorise pas l'analyse globale des projets et induit des délais et une charge supplémentaire pour les porteurs de projet et les services instructeurs.

Ainsi, dans le cadre de la modernisation du droit de l'environnement et des chantiers de simplification, le gouvernement a décidé de mettre en place, après une phase d'expérimentation, le principe d'une autorisation environnementale unique pour les projets soumis à autorisation au titre de la « police de l'eau » (article L. 214-3 du code de l'environnement).

Cette autorisation environnementale poursuit plusieurs objectifs :

- Une simplification des procédures sans diminuer le niveau de protection environnementale ;
- Une intégration des enjeux environnementaux pour un même projet ;
- Une anticipation, une lisibilité et une stabilité juridique accrue pour le porteur de projet.

Pour les installations, ouvrages, travaux et activités (dits IOTA) soumis à autorisation au titre de la « police de l'eau », une procédure intégrée a été mise en œuvre, conduisant à une décision unique de l'autorité administrative compétente, pouvant regrouper l'ensemble des décisions de l'État relevant :

- Du code de l'environnement,
- De l'Autorisation au titre de la « Loi sur l'eau »,
- Des dérogations à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés,
- De la déclaration préalable à la destruction de haies,
- Du code forestier : autorisation de défrichement, etc.
- Du code du patrimoine : autorisation de travaux aux abords des monuments historiques, etc.

L'« Autorisation Environnementale Unique » a ainsi été codifiée au Code de l'Environnement via l'Ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 relative à l'autorisation environnementale et les décrets n° 2017-81 et n° 2017-82 du 26 janvier 2017 relatif à l'autorisation environnementale, entrés en vigueur au 1er Mars 2017.

La loi n° 2023-973 du 23 octobre 2024 relative à l'industrie verte et son décret d'application n° 2024-742 du 6 juillet 2024 portant diverses dispositions d'application de la loi industrie verte et de simplification en matière d'environnement ont poursuivi cette dynamique, en réduisant les délais d'instruction des demandes d'autorisation environnementale, tout en modernisant la participation du public associée.

### 1.1.2. Textes de référence

L'autorisation environnementale est ainsi portée par les articles L. 181-1 à 31 et R. 181-1 à 56. Il y est notamment énoncé :

Article L181-1

« L'autorisation environnementale, dont le régime est organisé par les dispositions du présent livre ainsi que par les autres dispositions législatives dans les conditions fixées par le présent titre, est applicable aux activités, installations, ouvrages et travaux suivants, lorsqu'ils ne présentent pas un caractère temporaire :

1° Installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés au I de l'article L. 214-3, y compris les prélèvements d'eau pour l'irrigation en faveur d'un organisme unique en application du 6° du II de l'article L. 211-3 ;

2° Installations classées pour la protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 512-1.

Elle est également applicable aux projets mentionnés au deuxième alinéa du II de l'article L.122-1-1 lorsque l'autorité administrative compétente pour délivrer l'autorisation est le préfet, ainsi qu'aux projets mentionnés au troisième alinéa de ce II.

L'autorisation environnementale inclut les équipements, installations et activités figurant dans le projet du pétitionnaire que leur connexité rend nécessaires à ces activités, installations, ouvrages et travaux ou dont la proximité est de nature à en modifier notablement les dangers ou inconvénients.

[...] »

Article L181-2

« I. - L'autorisation environnementale tient lieu, y compris pour l'application des autres législations, des autorisations, enregistrements, déclarations, absences d'opposition, approbations et agréments suivants, lorsque le projet d'activités, installations, ouvrages et travaux relevant de l'article L. 181-1 y est soumis ou les nécessite :

1° Absence d'opposition à déclaration d'installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés au II de l'article L. 214-3 ou arrêté de prescriptions applicable aux installations, ouvrages, travaux et activités objet de la déclaration ;

4° Autorisation spéciale au titre des sites classés ou en instance de classement en application des articles L. 341-7 et L. 341-10 en dehors des cas prévus par l'article L. 425-1 du code de l'urbanisme où l'un des permis ou décisions déterminés par cet article tient lieu de cette autorisation ;

5° Dérogation aux interdictions édictées pour la conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats en application du 4° de l'article L. 411-2 ;

6° Absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000 en application du VI de l'article L. 414-4 ;

19° Absence d'opposition à la déclaration ou à l'autorisation unique de destruction de haies prévues aux articles L. 412-22 et L. 412-23 du présent code ;

[...]

11° Autorisation de défrichement en application des articles L. 214-13, L. 341-3, L. 372-4, L. 374-1 et L. 375-4 du code forestier.

### 1.1.3. Contenu réglementaire du dossier d'Autorisation Environnementale

La présente demande d'Autorisation Environnementale intègre les exigences réglementaires concernant le contenu d'une étude d'impact, le contenu d'une demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau, d'une demande d'autorisation de défrichement, d'une demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés, d'une demande d'autorisation de travaux au titre des Monuments Historiques et d'une déclaration préalable à la destruction de haies.

## 1.2. Présentation du dossier d'Autorisation Environnementale

### 1.2.1. Périmètre de l'Autorisation Environnementale

Le périmètre de la présente demande d'autorisation environnementale **porte sur les investigations préalables du projet sur les entrées en terre de l'avant-projet sommaire de la Ligne Nouvelle Bordeaux-Toulouse**, soit :

- des diagnostics d'archéologie préventive, aussi appelés « diagnostics archéologiques » ;
- des sondages géotechniques nécessaires à la conception détaillée des futurs ouvrages de la ligne nouvelle ;

Ces investigations nécessiteront des travaux de libération des emprises nécessaires à leur réalisation.

La Ligne Nouvelle Bordeaux - Toulouse correspond à l'étape 1 de la Phase 1 du GPSO, elle-même constituée de la Ligne Nouvelle Bordeaux - Toulouse et de la Ligne Nouvelle Bordeaux - Dax.

L'étude d'impact au titre des articles L. 122-1 et suivants et R. 122-1 et suivants du code de l'environnement, pièce F du présent dossier, **porte quant à elle sur le GPSO dans son ensemble**.

### 1.2.2. Composition du dossier

L'objectif du présent dossier de demande d'autorisation environnementale est de porter à la connaissance de tous ceux qui le souhaitent les objectifs des investigations préalables du projet de ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse, leurs principales caractéristiques, leurs incidences et les mesures associées pour leur réalisation.

Le dossier est composé de **13 pièces au sein de pièces numérotées de A à M** ; l'ensemble regroupe les éléments requis à titre réglementaire. Ces pièces sont elles-mêmes organisées de façon à faciliter autant que possible la lecture.

Afin de limiter autant que possible le volume du dossier et les redondances, SNCF Réseau a fait le choix de procéder par renvois au sein des différentes pièces. Il peut donc être **nécessaire de consulter une ou plusieurs pièces selon les informations recherchées**.

Le détail du contenu réglementaire est rappelé dans chacune des pièces.

### 1.2.3. Contenu et réglementation

La présente demande d'autorisation environnementale est établie au regard de la réglementation relative à la loi sur l'eau et les milieux aquatiques codifiée dans le code de l'environnement (Article L.181-1 et L. 214 et suivants).

Le contenu de la demande d'autorisation environnementale est fixé par les articles R.181-13 et suivants du code de l'environnement.

Le tableau suivant présente la correspondance entre les éléments de l'article R.181-13 et les différentes pièces du présent dossier d'autorisation environnementale.

Tableau 1 : Correspondance entre l'article R.181-13 du code de l'environnement et les pièces du dossier

Article R.181-13 du code de l'environnement	Pièce de la demande d'autorisation environnementale
La demande d'autorisation environnementale comprend les éléments communs suivants : 1° Lorsque le pétitionnaire est une personne physique, ses nom, prénom(s), date de naissance et adresse et, s'il s'agit d'une personne morale, sa dénomination ou sa raison sociale, sa forme juridique, son numéro de SIRET, l'adresse de son siège social ainsi que la qualité du signataire de la demande ;	Pièce B - Informations générales et administratives
2° La mention du lieu où le projet doit être réalisé ainsi qu'un plan de situation du projet à l'échelle 1/25 000, ou, à défaut au 1/50 000, indiquant son emplacement ;	Pièce B - Informations générales et administratives
3° Un document attestant que le pétitionnaire est le propriétaire du terrain ou qu'il dispose du droit d'y réaliser son projet ou qu'une procédure est en cours ayant pour effet de lui conférer ce droit ;	Pièce B - Informations générales et administratives
4° Une description de la nature et du volume de l'activité, l'installation, l'ouvrage ou les travaux envisagés, de ses modalités d'exécution et de fonctionnement, des procédés mis en oeuvre, ainsi que l'indication, selon le cas, de la ou des rubriques des nomenclatures [...] dont le projet relève. Elle inclut les moyens de suivi et de surveillance, les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident ainsi que les conditions de remise en état du site après exploitation et, le cas échéant, la nature, l'origine et le volume des eaux utilisées ou affectées. Elle inclut également, le cas échéant, les mesures permettant une utilisation efficace, économe et durable de la ressource en eau notamment par le développement de la réutilisation des eaux usées traitées et de l'utilisation des eaux de pluie en remplacement de l'eau potable ;	Pièce D - Demande d'autorisation pour les installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) des investigations préalables de la Ligne Nouvelle Bordeaux - Toulouse
5° Soit, lorsque la demande se rapporte à un projet soumis à évaluation environnementale, l'étude d'impact réalisée en application des articles R. 122-2 et R. 122-3-1, s'il y a lieu actualisée dans les conditions prévues par le III de l'article L. 122-1-1, soit, dans les autres cas, l'étude d'incidence environnementale prévue par l'article R. 181-14 ;	Pièce F - Etude d'impact du GPSO y compris son Volume 6 relatif à l'évaluation des incidences Natura 2000
6° Si le projet n'est pas soumis à évaluation environnementale à l'issue de l'examen au cas par cas prévu par l'article R. 122-3-1, la décision correspondante, assortie, le cas échéant, de l'indication par le pétitionnaire des modifications apportées aux caractéristiques et mesures du projet ayant motivé cette décision ;	Non concerné
7° Les éléments graphiques, plans ou cartes utiles à la compréhension des pièces du dossier, notamment de celles prévues par les 4° et 5° ;	Insérés dans les différentes pièces du dossier

8° Une note de présentation non technique.	Pièce C - Note de présentation non technique
Le pétitionnaire peut inclure dans le dossier de demande une synthèse des mesures envisagées, sous forme de propositions de prescriptions de nature à assurer le respect des dispositions des articles L. 181-3, L. 181-4 et R. 181-43.	Pièce D - Demande d'autorisation pour les installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) des investigations préalables de la Ligne Nouvelle Bordeaux - Toulouse

6° La mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet dont le ou les maîtres d'ouvrage ont connaissance => **Pièce A.**

Les informations complémentaires intégrées au dossier en réponse aux obligations réglementaires liées aux autres demandes d'autorisations portées par le présent dossier sont précisées dans les pièces suivantes :

- Pièces E – Demande de dérogation au titre des espèces protégées, de leurs habitats et des habitats protégés : contenu défini selon l'arrêté du 19 février 2007 fixant les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies au 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement portant sur des espèces de faune et de flore sauvages protégées ;
- Pièce G – Demande d'autorisation de défrichement : contenu défini selon l'article R.341-1 du code forestier ;
- Pièce I – Demande d'autorisation de travaux aux abords de monuments historiques : contenu défini selon l'article D.181-15-10 du code de l'environnement ;
- Pièce L – Déclaration préalable à la destruction de haies : suivant l'article L412-22 du code de l'environnement.

**Il est à noter que la présente demande d'autorisation ne cible pas les alignements d'arbres, ceux-ci ayant fait l'objet d'une identification et d'un inventaire afin d'être évités et préservés lors des investigations préalables.**

Cette mesure d'évitement n'est pas limitative aux seuls alignements préalablement identifiés, le pétitionnaire s'engageant formellement à l'étendre aux alignements identifiés ultérieurement par les Services de l'Etat, comme ceux de la D119 à Bruch, de la N21 et de la D17 à Layrac signalés par la DDT du Lot-et-Garonne.

Il en sera de même pour les alignements identifiés sur site au démarrage des investigations préalables, lors des visites de terrain réalisées en amont de toute intervention.

Par ailleurs, le dossier de participation du public par voie électronique, conformément au R.123-46-1 du code de l'environnement et à l'article R.123-8, le dossier comprend :

1° Lorsque le projet fait l'objet d'une évaluation environnementale :

a) L'étude d'impact et son résumé non technique, ou l'étude d'impact actualisée dans les conditions prévues par le III de l'article [L. 122-1-1](#), ou le rapport sur les incidences environnementales et son résumé non technique ; [...] => **PIECE F**

c) L'avis de l'autorité environnementale mentionné au III de l'article L. 122-1, le cas échéant, au III de l'article L. 122-1-1, à l'article [L. 122-7](#) du présent code ou à l'article [L. 104-6 du code de l'urbanisme](#), ainsi que la réponse écrite du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale ; [...] => **Pièce K**

3° La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet, plan ou programme considéré, ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation => **Pièce O, Pièce A et Pièce B ;**

4° Lorsqu'ils sont rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire préalablement à l'ouverture de l'enquête, les avis émis sur le projet plan, ou programme => **Pièce K ;**

5° Le bilan de la procédure de débat public organisée dans les conditions définies aux articles [L. 121-8](#) à [L. 121-15](#), de la concertation préalable définie à l'article [L. 121-16](#) ou de toute autre procédure prévue par les textes en vigueur permettant au public de participer effectivement au processus de décision. Il comprend également l'acte prévu à l'article [L. 121-13](#) ainsi que, le cas échéant, le rapport final prévu à l'article L. 121-16-2. Lorsque aucun débat public ou lorsque aucune concertation préalable n'a eu lieu, le dossier le mentionne => **Pièce M ;**

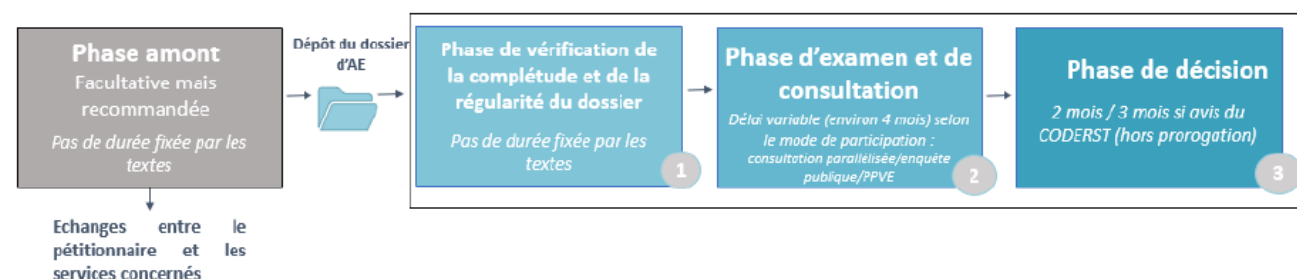


## 1.3. Déroulement de la procédure de Participation du public par voie électronique (PPVE)

Une procédure de consultation du public doit être menée en vue de l'autorisation environnementale des investigations préalables du projet de Ligne Nouvelle Bordeaux-Toulouse.

La loi « Industrie verte » du 23 octobre 2023, et son décret d'application du 6 juillet 2024, ont modifié la procédure d'autorisation environnementale unique pour les IOTA (projets soumis à la loi sur l'eau, hors ICPE) et les ICPE avec plusieurs cas de figure possibles.

Figure 1 : Schéma de principe synthétique des différentes étapes de la procédure



Pour les projets soumis à évaluation environnementale dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations si le projet a déjà fait l'objet d'une enquête publique, et que l'étude d'impact nécessite d'être actualisée, sauf si d'autres dispositions particulières s'appliquent (art. L.181- 10 C. env.), la procédure de participation prévue se fait par voie électronique. Tel est le cas des projets soumis à évaluation environnementale, comme le projet GPSO, qui ont fait l'objet d'une enquête publique préalable à une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, et pour lesquels une autorisation environnementale est nécessaire.

Ces nouvelles dispositions s'appliquent aux demandes d'autorisation environnementale déposées à compter du 22 octobre 2024. Le dossier d'autorisation des investigations préalables de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse entre dans ce champ d'application.

### 1.3.1. Analyse de la complétude et régularité du dossier

Après le dépôt de la demande, le service instructeur procède à l'examen de la complétude et de la régularité du dossier qui a été déposé.

Si le dossier ne comporte pas d'éléments suffisants pour procéder à son examen et aux consultations, le préfet invite le pétitionnaire à le compléter ou à le régulariser dans un délai raisonnable qu'il fixe (art R.181-16 II. C. env.).

L'instruction interministérielle du 28 octobre 2024 prend soin de préciser que « la vérification de la régularité doit être proportionnée et adaptée aux enjeux du projet. Elle ne constitue pas une instruction approfondie ».

### 1.3.2. Déroulement de la phase d'examen et de consultation

Lorsque le dossier est jugé complet et régulier, le préfet et/ou son service coordonnateur :

- Informe le pétitionnaire de l'ouverture de la phase d'examen et de consultation (art. R.181-17C. env.).
- Transmet un exemplaire de la demande et du dossier aux autorités dont l'avis est requis en vertu des articles R.181-18 à R.181-32-1, et notamment le cas échéant à l'autorité environnementale ainsi qu'aux communes et collectivités

territoriales intéressées (art. R.181-17 C. env.) Le service coordonnateur sollicite les services et les établissements publics de l'Etat concernés, qui rendent leurs contributions sous quarante-cinq jours à compter de leur saisine, sauf dispositions particulières (art. D.181-17-1 C. env.). Le conseil municipal des communes sur le territoire desquelles se situe le projet et les autres collectivités territoriales, ainsi que leurs groupements, intéressés par le projet disposent d'un délai de 2 mois pour émettre un avis, de même que l'autorité environnementale lorsque son avis est requis (art. R.181-18 et R.122-7 II. C. env.). Le service coordonnateur adresse à l'autorité environnementale les contributions recueillies, dès réception, ainsi que des éléments d'appréciation relevant de sa compétence propre (art. D.181- 17-1 C. env.).

Le service coordonnateur procède à l'examen du dossier. Lors de l'examen du dossier, le préfet peut demander au pétitionnaire de lui transmettre des informations complémentaires sur les pièces le composant (art. R.181-17 C. env.).

Le préfet recueille l'avis des services et personnes visées aux articles R. 181-16-1, R. 181-18 à R. 181-32-1 et R. 181-33-1 du code de l'environnement, dont notamment les personnes mentionnées ci-dessus.

Pour les projets soumis à évaluation environnementale, le MOA produit un mémoire en réponse à l'avis de l'Ae-IGEDD sur l'étude d'impact actualisée.

### 1.3.3. Déroulement de la participation du public par voie électronique

L'avis de participation visé à l'article R. 123-46-1 est mis en ligne par le préfet quinze jours au moins avant le début de la consultation de la participation et pendant toute la durée de celle-ci (art. R.181-35 C. env.).

Le dossier mis à la consultation du public comporte, outre l'ensemble des éléments visés à l'article L.123-19 du code de l'environnement, les avis mentionnés aux articles R. 181-16-1, R. 181-18 à R. 181-32-1 et R. 181-33-1 du même code, les éventuelles informations complémentaires produites par le pétitionnaire à la demande du préfet, ainsi que la tierce expertise prévue par l'article L. 181-13 si elle est produite avant l'ouverture de la consultation du public.

Les avis des communes sur le territoire desquelles se situe le projet ainsi que celles dont le territoire est susceptible d'être affecté par le projet et de toutes autres collectivités territoriales, ainsi que de leurs groupements, que le préfet estime intéressés par le projet ne sont pris en considération que s'ils sont exprimés au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture de la procédure de participation (art. R.181-38 C. env.).

La PPVE est organisée selon l'article L.123-19, les 3 derniers alinéas du II de l'article L. 123-19-1, ainsi que les articles L. 123-19-3 à L. 123-19-5 et R.123-46-1 du code de l'environnement

### 1.3.4. Décision

A l'expiration d'un délai de 3 semaines à compter de la clôture de la consultation du public, la phase de décision est ouverte.

La décision ne peut être adoptée avant l'expiration d'un délai permettant la prise en considération des observations et des propositions formulées pendant la consultation et des réponses du pétitionnaire (art. L.181-10-1 C. env.).

Dans les 15 jours suivant la réception de la synthèse des observations et propositions du public en cas de PPVE, le préfet transmet pour information la note de présentation non technique de la demande d'autorisation et la synthèse des observations et propositions du public ainsi que les réponses du pétitionnaire au conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (ci-après « CODERST ») (art. R.181-39 C. env.).

Il peut solliciter l'avis du CODERST sur les prescriptions dont il envisage d'assortir l'AE ou sur le refus qu'il prévoit d'opposer à la demande. Dans ce cas, il en informe le pétitionnaire au moins 8 jours avant la réunion du CODERST, lui en indique la date

et le lieu, lui transmet le projet de décision et l'informe de la faculté qui lui est offerte de se faire entendre ou représenter lors de cette réunion (art. R.181-39, dernier alinéa, C. env.).

Le projet d'arrêté statuant sur la demande d'AE est communiqué par le préfet au pétitionnaire, qui dispose de 15 jours pour présenter ses observations éventuelles par écrit (art. R.181-40 C. env.).

Lorsque l'avis du CODERST est sollicité et qu'une réunion est organisée, le pétitionnaire peut formuler ses observations lors de cette réunion. Le projet d'arrêté n'est, dans ce cas, pas soumis pour observations au pétitionnaire sauf à ce qu'il ait été modifié à la suite de la réunion avec le CODERST (art. R.181-40 C. env.).

Le préfet statue sur la demande d'autorisation environnementale (art. R.181-41 C. env.) :

- Dans les 2 mois à compter du jour de l'envoi, par le préfet, du rapport et de la synthèse des observations et propositions du public ;
- Ce délai est prorogé d'1 mois lorsque l'avis du CODERST a été sollicité par le préfet ;
- Ces délais peuvent également être prorogés de 2 mois par arrêté motivé du préfet (voire au-delà en cas d'accord du pétitionnaire).

Conformément à l'article R.181-43 du code de l'environnement, l'arrêté d'autorisation environnementale fixe les prescriptions nécessaires au respect des dispositions des articles L. 181-3 et L. 181-4. Il comporte notamment les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) et leurs modalités de suivi.

Lorsque l'autorisation environnementale est accordée dans le cadre d'un projet, dont la réalisation incombe à plusieurs maîtres d'ouvrage, le préfet identifie, le cas échéant, dans l'arrêté, les obligations et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation relevant de la responsabilité de chacun des maîtres d'ouvrage.



## 2. Rappel de l'historique du GPSO

Le présent chapitre retrace l'historique du GPSO de manière chronologique, en mettant en avant les différentes phases de sa conception, les enjeux soulevés à chaque étape ainsi que les objectifs poursuivis. Il vise à fournir une vision d'ensemble du processus de sa réalisation programmée dans le temps et de l'enchaînement des différentes tranches de travaux et des procédures réglementaires nécessaires associées.

## 2.1. Le GPSO

### 2.1.1. Les étapes historiques du GPSO

La genèse du GPSO remonte aux années 1990 et a été suivie par des phases de concertation, de conception, voire de réalisation pour certaines de ses composantes (AFNT – AFSB) et par des phases procédurales notamment de déclaration d'utilité publique, réglementaire menées entre 2003 et 2025.

#### Les premières étapes

Le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse du 1<sup>er</sup> avril 1992, qui prévoit la construction de 3 500 km de lignes nouvelles à grande vitesse, a inscrit les projets de lignes nouvelles vers Toulouse et vers l'Espagne au programme.

Ces deux lignes nouvelles figurent également au programme du Réseau Transeuropéen de Transports (RTE-T) ; la ligne Bordeaux-Espagne est ainsi identifiée parmi les projets prioritaires dès 1996.

Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a acté le lancement des études de ces deux lignes nouvelles en vue de la réalisation de deux débats publics.

#### Les débats publics de 2005 et 2006

Le GPSO a fait l'objet de deux débats publics en 2005 et 2006, l'un portant sur la ligne nouvelle Bordeaux - Toulouse et l'autre sur la ligne nouvelle Bordeaux - Espagne.

Le débat public mené en 2005 sur la ligne Bordeaux – Toulouse a permis l'examen de quatre scénarios de desserte des agglomérations situées entre ces deux villes et l'étude de trois options de passages entre Bordeaux et Agen. Les deux options de passage situées le plus au sud entre Bordeaux et Agen sont celles qui ont retenu davantage l'attention des élus. Préfigurant l'acte fondateur du GPSO, la question d'un tronc commun avec l'un des scénarios du projet Bordeaux-Espagne a alors été évoquée, mais n'a pas été approfondie dans l'attente des résultats du futur débat sur le projet Bordeaux-Espagne.

Le débat public sur la ligne Bordeaux - Espagne s'est déroulé en 2006. Avec plusieurs types de solutions fonctionnelles (mise à quatre voies de la ligne existante, ligne nouvelle grande vitesse, ligne nouvelle mixte aux caractéristiques spécifiques), trois scénarios ont été débattus (mise à 4 voies, ligne nouvelle à l'ouest ou à l'est des Landes). Le passage par l'est des Landes a été privilégié, offrant une desserte ferroviaire directe et performante de l'est de la Nouvelle-Aquitaine qui permettait de développer de nouveaux services ferroviaires dans un territoire peu desservi et de réaliser un tronc commun avec la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Bordeaux – Toulouse.

**Le protocole-cadre du 26 décembre 2007, signé par l'État, les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées et SNCF Réseau constitue l'acte fondateur du GPSO.**

#### Les étapes d'études et de concertation de 2009 à 2014

Un processus innovant d'élaboration du projet a été mené à partir de 2009, avec dès l'origine une concertation approfondie, s'appuyant sur une charte de concertation territoriale, des temps d'échanges avec les différents services de l'État, les collectivités et les acteurs locaux. Des groupes de travail thématiques et des commissions consultatives se sont également réunis tout au long du processus.

Celui-ci a concerné les lignes nouvelles, les réflexions propres aux AFSB (Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux), et aux AFNT (Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse) étant menées en parallèle.

Les études et la concertation ont été structurées en quatre étapes définies ci-dessous :

- **L'étape 1 (mai 2009 – septembre 2010) : le choix du fuseau de 1 000 m.** Cette étape a permis de préciser les principales fonctionnalités et de définir un fuseau de passage de 1 000 m de large environ à l'intérieur du périmètre d'étude. Elle s'est conclue par la décision ministérielle du 27 septembre 2010, qui a fixé les orientations pour la poursuite des études. Elles ont concerné les fonctionnalités du projet, le fuseau de passage des nouvelles infrastructures ferroviaires, les modalités de desserte des agglomérations. Cette décision a été complétée

ultérieurement par les décisions ministérielles des 3 et 29 juin 2010 portant sur des points spécifiques du projet (options de passage du tracé entre Campsas et Saint-Jory et la desserte de l'agglomération d'Agen) ;

- **L'étape 2 (février 2010 - mars 2012) : la définition du tracé.** Cette étape a eu pour objectifs de rechercher un projet de tracé et de préciser les conditions d'insertion de la ligne. Les études ont également porté sur la définition d'un pré-programme des cinq gares nouvelles ou existantes (Agen, Montauban, Mont-de-Marsan, Dax et Bayonne) et de deux haltes ferroviaires destinées aux Services Régionaux à Grande Vitesse (SRGV) (Sud Gironde et Côte Landaise). Elle s'est conclue par la décision ministérielle du 30 mars 2012, actant le projet de tracé (au niveau avant-projet sommaire) pour les lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax et les aménagements ferroviaires sur les lignes existantes ;
- **L'étape 3 (d'avril 2012 à juin 2014) : l'optimisation et la finalisation du tracé.** Cette étape a porté sur la mise au point finale du tracé proposé pour les lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax et pour les aménagements ferroviaires sur les lignes existantes. Elle a abouti à une décision ministérielle complémentaire en date du 23 octobre 2013 concernant les derniers choix de tracé intervenus sur les secteurs en discussion ;
- **L'étape 4 (juin 2014 à décembre 2014) : la préparation et tenue de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.** Cette étape a consisté au déroulement de l'enquête publique du GPSO, en vue de l'obtention des déclarations d'utilité publique relatives aux opérations des lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax, ainsi qu'aux AFSB et AFNT.

#### Les déclarations d'utilité publique de la première phase du GPSO entre 2015 et 2016

A la suite des enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique, la première phase du GPSO a été déclarée d'utilité publique à travers trois décisions administratives :

- Arrêté 25 novembre 2015 du préfet de Gironde déclarant d'utilité publique les AFSB, prorogé le 26 septembre 2022 ;
- Arrêté du 4 janvier 2016 du préfet de Haute-Garonne déclarant d'utilité publique les AFNT, prorogé le 29 août 2022 ;
- Décret en Conseil d'État du 2 juin 2016 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation des lignes ferroviaires à grande vitesse Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax.

#### Le plan de financement de la première phase du GPSO entre avril 2021 et mars 2022

Le 27 avril 2021, le Premier ministre a annoncé le financement de la première phase du GPSO à hauteur de 40% par l'État. S'en est suivie la signature du plan de financement de cette phase le 7 février 2022, entre l'État, 25 collectivités territoriales de Nouvelle-Aquitaine et d'Occitanie et SNCF Réseau.

### 2.1.2. Les étapes en cours

Les opérations ferroviaires des lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax ainsi que des AFNT et AFSB constituent donc la phase 1 du GPSO. Elles évoluent de manière échelonnée en suivant des phasages différents en matière de conception ou de procédures réglementaires. Les études techniques et les procédures réglementaires des AFNT et AFSB ont été anticipées par rapport à celles relatives aux lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux-Dax.

#### L'autorisation environnementale relative aux AFNT

L'enquête publique relative à l'autorisation environnementale des AFNT s'est déroulée du 6 novembre au 5 décembre 2023. L'autorisation environnementale des AFNT, permettant le démarrage des travaux de cette opération ferroviaire, a été délivrée par l'arrêté préfectoral du 9 février 2024.

Les travaux ont ensuite débuté. Ils se poursuivront jusqu'en 2031.

#### L'autorisation environnementale relative aux AFSB

L'enquête publique relative à l'autorisation environnementale des AFSB s'est déroulée du 15 juillet au 28 août 2024. L'autorisation environnementale des AFSB, permettant le démarrage des travaux de cette opération ferroviaire, a été délivrée par l'arrêté préfectoral du 18 octobre 2024.

Les travaux ont ensuite débuté. Ils se poursuivront jusqu'en 2032.

### L'autorisation environnementale relative aux investigations préalables de la Ligne Nouvelle Bordeaux – Toulouse

Dans un premier temps, pour ce qui concerne les lignes nouvelles, le développement du projet se concentre sur la ligne Bordeaux – Toulouse, avec la constitution et le dépôt du dossier d'autorisation environnementale n°1 (dit DAE 1) relatif aux investigations préalables nécessaires pour approfondir la conception détaillée de cette ligne nouvelle.

Le DAE n°1 de la ligne nouvelle Bordeaux – Toulouse concerne les investigations préalables aux marchés de conception-réalisation prévus d'être lancés en début d'année 2026. Le périmètre de ce premier dossier est ainsi composé de :

- L'acquisition des données géotechniques, au travers de la réalisation de campagnes de sondages, afin de permettre d'approfondir les études de conception ;
- La mise en œuvre des diagnostics archéologiques préventifs dont la durée s'échelonne jusqu'au démarrage des travaux principaux (génie civil).

C'est dans le cadre de cette étape qu'est déposé le présent dossier.

Le champ d'application de cette autorisation environnementale porte ainsi uniquement sur la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse et ne concerne que les investigations préalables envisagées sur cette dernière, qui comprennent les diagnostics d'archéologie préventive, les campagnes de sondages géotechniques et les libérations d'emprises et accès nécessaires à leurs réalisations.

### 2.1.3. Les étapes à venir

#### Les autorisations environnementales relatives aux lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax

Dans la continuité de l'autorisation environnementale relative aux investigations préalables, des demandes d'autorisation environnementale portant respectivement sur les travaux de raccordement puis sur les travaux de construction de la ligne nouvelle Bordeaux – Toulouse seront déposées dans un second temps, en vue de la réalisation des travaux correspondants.

De manière similaire au schéma procédural appliqué pour la ligne Bordeaux – Toulouse, une demande d'autorisation relative aux travaux préparatoires de la ligne Sud-Gironde - Dax sera déposée dans un premier temps pour anticiper cette tranche de travaux, suivie de demandes d'autorisations environnementales complémentaires en vue de la réalisation des travaux de raccordements et de construction.

#### La phase 2 du GPSO : la ligne nouvelle Dax – Espagne

La phase 2 du GPSO porte sur la construction de la ligne nouvelle Dax – Espagne.

A ce stade d'avancement du projet, cette opération ferroviaire n'est pas arrêtée dans ses caractéristiques ni déclarée d'utilité publique.

Les éléments programmatiques relatifs à cette ligne ne sont donc pas connus de façon détaillée ni localisée à ce jour.

## 2.2. Présentation des procédures applicables au GPSO

### 2.2.1. La phase 1 du projet déclaré d'utilité publique

La décision ministérielle du 23 octobre 2013 a acté un schéma de réalisation du GPSO en deux phases, avec :

- Une première phase allant jusqu'à Dax, comprenant les lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax, les gares et haltes nouvelles ainsi que les AFSB et AFNT ;
- Une seconde phase portant sur la section Dax – Espagne. La décision de soumettre cette opération à enquête publique en vue de sa déclaration d'utilité publique n'est pas encore programmée par l'Etat.

A ce jour, seule phase 1 du GPSO a été déclarée d'utilité publique, via les décisions suivantes :

- Le décret en Conseil d'Etat du 2 juin 2016 pour les lignes nouvelles Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax ;
- Les arrêtés préfectoraux du 25 novembre 2015 (AFSB) et du 4 janvier 2015 (AFNT) pour les aménagements sur les lignes existantes.

A la suite de cette déclaration d'utilité publique, le processus d'études et de décisions en lien avec la phase 1 du projet se poursuit, impliquant de nouvelles démarches d'autorisation dont la présente demande d'autorisation environnementale.

Les éléments programmatiques relatifs à la phase 2 du GPSO, notamment le lancement de la démarche de déclaration d'utilité publique, ne sont pas connus à ce jour.

### 2.2.2. Des procédures échelonnées dans le temps

Afin de maîtriser au mieux le planning de réalisation du projet et de poursuivre sa conception technique, certaines investigations et travaux doivent être anticipés. Les procédures associées au projet sont donc phasées dans le temps en lien avec les opérations ferroviaires et les étapes de réalisation de chacune.

Plusieurs autorisations environnementales, portant sur une opération ferroviaire en particulier (AFSB, AFNT, ligne nouvelle Bordeaux - Toulouse, ligne nouvelle Bordeaux - Dax, ligne nouvelle Dax - Espagne) et certaines tranches de travaux, à l'image du présent dossier d'autorisation environnementale relatif aux investigations préalables, seront déposés au fur et à mesure de l'avancement du GPSO. Il en est de même pour les travaux connexes (déviations de réseau, etc.) sous maîtrise d'ouvrage tiers (RTE, TEREGA, Enedis, etc.)

Cet échelonnement est nécessaire pour suivre un planning de réalisation du projet réaliste et cohérent mais aussi pour analyser correctement les impacts du projet et proposer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation adaptées.

L'ampleur du projet et la progressivité des études de conception associées conduit ainsi à subordonner la réalisation complète du GPSO à l'obtention de plusieurs autorisations administratives successives.

Le schéma procédural associé à la phase 1 du GPSO dans lequel s'inscrit la présente demande d'autorisation environnementale et envisagé à ce jour est le suivant :

- L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes interceptées par le projet. La première version de l'étude d'impact du projet a été réalisée dans le cadre de cette procédure ;
- L'autorisation environnementale relative aux AFNT, comportant l'étude d'impact actualisée du GPSO dans le périmètre de ces aménagements, soit le cahier géographique n°12 ;
- L'autorisation environnementale relative aux AFSB comportant l'étude d'impact actualisée du GPSO dans le périmètre de ces aménagements, soit le cahier géographique n°1 ;
- **L'autorisation environnementale relative aux investigations préalables de la ligne nouvelle Bordeaux - Toulouse, objet du présent dossier, comportant l'étude d'impact actualisée du GPSO en particulier dans le périmètre de ces investigations préalables ;**

- L'autorisation environnementale relative aux travaux de raccordement de la ligne nouvelle Bordeaux - Toulouse puis l'autorisation environnementale relative aux travaux définitifs de la ligne. L'étude d'impact du GPSO sera actualisée pour chaque autorisation déposée ;
- L'autorisation environnementale relative aux investigations préalables de la ligne Sud Gironde - Dax puis les autorisations environnementales relatives aux travaux définitifs. L'étude d'impact du GPSO sera actualisée pour chaque autorisation déposée ;
- Les autorisations environnementales relatives aux travaux connexes (gares, réseaux etc.) portées par les maîtres d'ouvrage concernés et comportant le cas échéant une actualisation de l'étude d'impact du GPSO.

Pour simplifier, le cadre réglementaire d'autorisation du GPSO se traduit donc par, en premier lieu, l'obtention de la DUP emportant mise en compatibilité des PLU et comportant la première version de l'étude d'impact. Elle constitue la première autorisation administrative relative au projet. Ensuite, des autorisations environnementales successives portant sur certaines tranches de travaux d'une opération ferroviaire ou d'opérations connexes sont déposées au fil du temps. Elles comportent **une version actualisée de l'étude d'impact du GPSO dans le périmètre de l'autorisation sollicitée**. L'étude d'impact se précise au fil des actualisations, en lien avec les études de conception détaillées produites au fur et à mesure de l'avancement du projet.

Le schéma procédural associé à la phase 2 du GPSO n'est pas connu à ce jour. Toutefois, sous réserve de l'évolution de la réglementation en vigueur et du projet, il s'inspirera certainement de celui appliqué dans le cadre de la phase 1 du projet.

## 2.3. Présentation des tranches de travaux du GPSO

### 2.3.1. La décomposition des travaux du GPSO

Les travaux de réalisation du GPSO se décomposent en opérations et en tranches de travaux tenant compte de la cohérence au regard des enjeux environnementaux.

#### La décomposition par opération

Les travaux sont définis par opérations ferroviaires. Ainsi, un calendrier de réalisation propre à chaque opération est réalisé et les travaux sont menés de manière indépendante pour chacune. Le planning global du GPSO veille à l'articulation des différents chantiers entre eux et à la cohérence globale pour garantir une bonne gestion des interfaces.

Les travaux relatifs aux AFSB et AFNT ont été anticipés ; en effet, portant sur des lignes existantes en exploitation ils doivent tenir compte des contraintes associées et ont une durée plus longue que les travaux de la ligne nouvelle Bordeaux – Toulouse.

Les travaux des opérations connexes (dévoisement de réseaux, gares nouvelles etc.) seront réalisés préalablement ou parallèlement aux travaux des lignes nouvelles, indépendamment des chantiers purement "ferroviaires" et selon des modalités qui leur sont propres sous maîtrise d'ouvrage tiers.

#### La décomposition par tranches de travaux

Compte tenu de l'ampleur des travaux et du linéaire important de lignes nouvelles créées (418 km pour le GPSO), les travaux de réalisation des lignes, gares et haltes nouvelles sont décomposés en plusieurs tranches : les investigations préalables nécessaires à la conception même de l'infrastructure et la définition de ses caractéristiques techniques précises, ainsi que les travaux définitifs (de raccordement au réseau ferré national d'une part, de construction des lignes nouvelles d'autre part).

Les travaux d'investigations préalables regroupent les interventions suivantes :

- Les travaux permettant la réalisation de ces interventions à savoir la libération des emprises et les défrichements ;
- Les diagnostics d'archéologie préventive ;
- Les campagnes de sondages géotechniques.

Les travaux définitifs regroupent l'ensemble des interventions nécessaires à la construction des lignes nouvelles à savoir :

- Les travaux préparatoires qui comprennent entre autres la prise de possession des terrains, les défrichements complémentaires non menés lors des investigations préalables, la création des bases travaux et des pistes de chantier, le dévoisement des réseaux ;
- Les travaux de raccordement au réseau ferré national ;
- Les travaux de terrassement ;
- Les travaux de génie civil ;
- Les travaux d'équipements ferroviaires ;
- Les travaux de finition ;
- Les essais avant mise en service.

Cette décomposition est propre à la réalisation des lignes nouvelles. Les AFSB, AFNT et travaux connexes sont réalisés en une tranche regroupant les différentes interventions nécessaires pour la construction des ouvrages et aménagements spécifiques à chaque opération.

### 2.3.2. La présentation succincte des différentes tranches de travaux des lignes nouvelles

#### Investigations préalables

Les investigations préalables ont pour finalité :

- La réalisation des diagnostics d'archéologie préventive, dont l'objectif consiste à vérifier la présence éventuelle de vestiges archéologiques au droit de la future infrastructure et d'évaluer la nécessité de lancer des fouilles archéologiques par la suite. Ces campagnes sont réalisées conformément aux arrêtés préfectoraux cadre de prescription établis par les préfets de région Nouvelle-Aquitaine et Occitanie en 2023 ;

Figure 2 : Tranchées réalisées pour des fouilles archéologiques (Source : SNCF Réseau)



- La réalisation des campagnes de sondages géotechniques, dont l'objectif consiste à mieux connaître les caractéristiques physiques et mécaniques des terrains d'assiette de la future infrastructure afin de dimensionner correctement les ouvrages et de préciser les modalités de leur réalisation.

Figure 3: Exemple de sondages géotechniques (Source : SNCF Réseau)



Pour mener à bien ces investigations préalables, des travaux préalables sont nécessaires à savoir la libération des emprises et les défrichements. Ces derniers font partie intégrante de la tranche de travaux des investigations préalables.

Le présent dossier d'autorisation environnementale porte ainsi sur cette tranche de travaux, menée sur la ligne nouvelle Bordeaux - Toulouse, sur les entrées en terre de l'avant-projet sommaire.

Les investigations préalables de la ligne nouvelle Bordeaux - Toulouse sont ainsi réalisées sur une emprise résiduelle de 1 137 ha, dont 384,5 ha de surfaces boisées soumises à autorisation de défrichement intégrées à la présente demande d'autorisation environnementale.

A noter, les diagnostics archéologiques interviendront a minima sur 10% de cette emprise totale.

#### Travaux définitifs

Les travaux définitifs ont pour finalité la construction de l'infrastructure ferroviaire.

Pour ce faire, les phases de travaux suivantes seront engagées :

- Les travaux préparatoires comprenant la prise de possession des terrains, les défrichements complémentaires non menés lors des investigations préalables, la création des bases travaux et des pistes de chantier, le dévoiement des réseaux ;
- Les travaux de terrassement comprenant les travaux de nivellement et la réalisation des déblais/remblais ;

Figure 4 : Travaux de génie civil : terrassements (Source : SNCF Réseau)



- Les travaux de génie civil comprenant la construction des ouvrages d'art ;
- Les travaux d'équipements ferroviaires comprenant la mise en place du ballast, des rails, des caténaires etc. ;

Figure 5 : La mise en place des voies (Source : SNCF Réseau)



- Les travaux de finition comprenant les aménagements paysagers, les clôtures, les installations de sécurité et le repli du chantier ;
- Les essais avant mise en service comprenant l'ensemble des tests d'exploitation de la ligne.

## Les partenaires financeurs :



[www.gpso.fr](http://www.gpso.fr)

AGENCE GRAND PROJET DU SUD-OUEST

17 rue Cabanac – CS 61926  
33081 BORDEAUX CEDEX

8 boulevard Lascrosse  
31000 TOULOUSE

