

Demande d'autorisation environnementale relative aux investigations préalables à la réalisation de la Ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse (LNSO)

**Participation du public
par voie électronique**

27 octobre – 26 novembre 2025

Synthèse des observations

Table des matières

Préambule.....	3
L'objet de la consultation.....	4
Le cadre réglementaire.....	4
La demande d'autorisation environnementale pour les investigations préalables de la Ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse.....	5
Mise en œuvre de la participation du public par voie électronique.....	7
Le dispositif d'information du public.....	7
Information réglementaire.....	7
Le dispositif de participation du public.....	8
Modalités de participation.....	8
Consultation du dossier soumis à la PPVE.....	8
Analyse des contributions.....	11
La consultation en chiffres.....	11
Une forte participation.....	11
Le profil des participants.....	12
Les secteurs et les thèmes abordés.....	15
Les thèmes abordés.....	18
Opportunité de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest.....	18
Financement et coût de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest.....	20
Tracé et effets généraux de la ligne.....	21
Procédures.....	25
Effet des investigations préalables sur les espèces et les habitats.....	27
Effet des investigations préalables sur les milieux aquatiques.....	33
Effet des investigations préalables sur la sylviculture.....	37
Effet des investigations préalables sur les activités et les terres agricoles.....	39
Effet des investigations préalables sur le cadre de vie.....	40
Effet des investigations préalables sur les paysages.....	41
Enjeux d'archéologie.....	42
Sous-sol et géotechnique.....	43

Préambule

Une demande d'autorisation environnementale relative aux investigations préalables à la réalisation de la Ligne nouvelle à grande vitesse du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse a été déposée par les maîtres d'ouvrage du projet, SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions, le 1^{er} mai 2025. Elle concerne les 79 communes situées sur le tracé de la ligne Bordeaux – Toulouse réparties dans les départements de la Gironde, du Lot-et-Garonne, du Tarn-et-Garonne et de la Haute-Garonne.

Une procédure de participation du public par voie électronique (PPVE) sur cette demande d'autorisation environnementale a été organisée du 27 octobre au 26 novembre 2025 par les préfets de la Gironde, de la Haute-Garonne, de Tarn-et-Garonne et de Lot-et-Garonne.

La demande d'autorisation environnementale à l'origine de la procédure de consultation et de participation du public par voie électronique associée concerne uniquement les investigations préalables à la réalisation de la Ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse et ne porte pas sur les travaux de construction de la future ligne.

Ce document présente :

- le dispositif d'information et de participation mis en place ;
- la synthèse et l'analyse des contributions émises par le public.

L'objet de la consultation

Le cadre réglementaire

En application de l'article L. 123-19 du Code de l'environnement, une procédure de participation du public par voie électronique s'est déroulée du lundi 27 octobre 2025 (00h01) au mercredi 26 novembre inclus (23h59) sur la demande d'autorisation environnementale relative aux investigations préalables à la réalisation de la ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse.

La consultation a été organisée par les préfets de la Gironde, de Lot-et-Garonne, de Tarn-et-Garonne et de la Haute-Garonne. Les pétitionnaires de la demande et maîtres d'ouvrage de l'opération sont SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions.

Le dossier soumis à participation du public comprenait les pièces suivantes :

- 1° une notice explicative indiquant l'objet de la participation du public par voie électronique, précisant la mention des textes réglementaires qui régissent l'autorisation environnementale, la décision pouvant être prise au terme de la procédure de participation et les autorités compétentes pour prendre cette décision, ainsi que la mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet dont les maîtres d'ouvrage ont connaissance ;
- 2° l'étude d'impact et son résumé non technique ;
- 3° la demande d'autorisation environnementale comportant la demande d'autorisation loi sur l'eau, la demande d'autorisation de défrichement, la demande de dérogation à l'interdiction de destruction des spécimens d'espèces protégées et de leurs habitats, l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000, la demande d'autorisation de travaux aux abords de monuments historiques ;
- 4° les avis requis des organismes et autorités consultés au titre de l'instruction de la demande d'autorisation environnementale rendus obligatoires préalablement à l'ouverture de la procédure de participation du public ;
- 5° l'avis de l'autorité environnementale (IGEDD) et le mémoire en réponse produit par les maîtres d'ouvrage ;
- 6° le bilan du débat public et des procédures de concertation relatives au GPSO.

La présente synthèse est consultable sur le site internet des préfectures suivantes :

- en Gironde : www.gironde.gouv.fr, rubriques « Publications », « Publications-legales », « Enquetes-publiques-consultations-du-public-declarations-d-intention-decisions-examen-cas-par-cas », « Enquete-publique-Consultation-du-public-2025 » ;
- en Haute-Garonne : www.haute-garonne.gouv.fr, rubriques « Publications », « Consultation du public » ;
- en Lot-et-Garonne : www.lot-et-garonne.gouv.fr, rubriques « Publications », « Publications légales », « Avis d'ouverture d'enquête publique » ;
- en Tarn-et-Garonne : www.tarn-et-garonne.gouv.fr, rubriques « Action de l'État », « Environnement », « Participation du public pour les projets à incidence environnementale ».

Les préfets de Gironde, de Haute-Garonne, de Lot-et-Garonne, de Tarn-et-Garonne sont compétents pour statuer sur la demande d'autorisation environnementale relative aux investigations préalables à la réalisation de la ligne nouvelle Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse.

La demande d'autorisation environnementale pour les investigations préalables de la Ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse

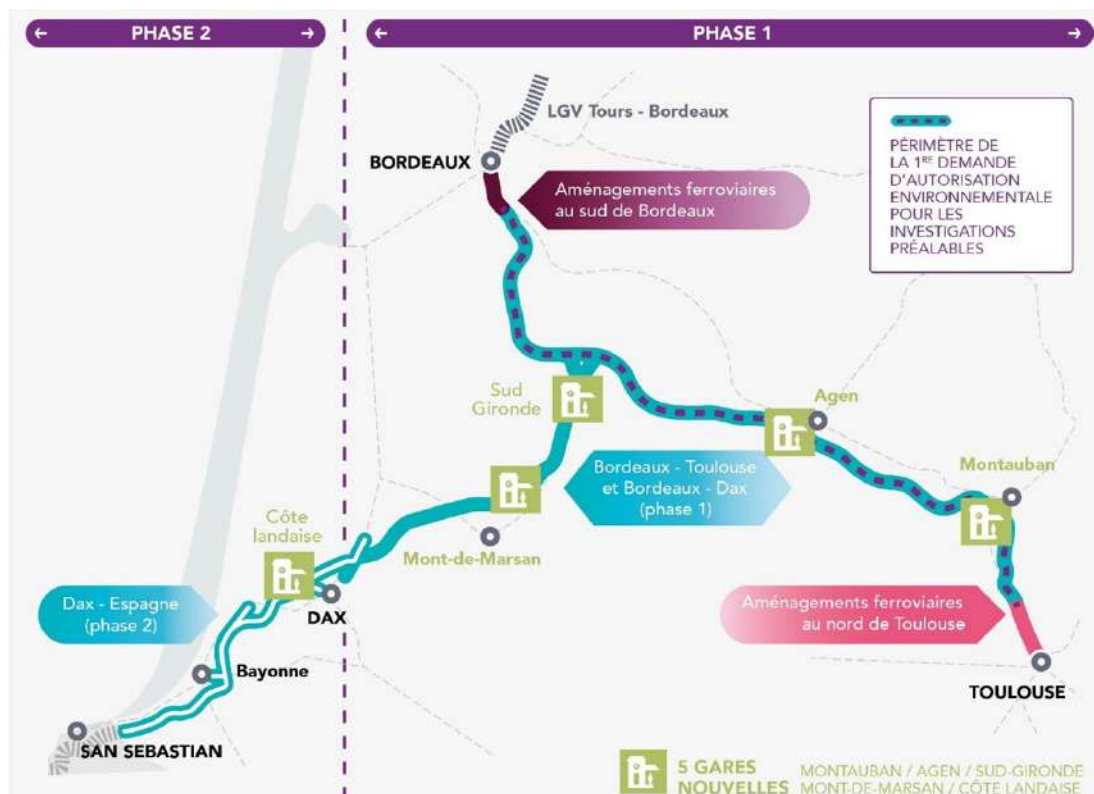
Une autorisation environnementale est nécessaire pour procéder aux investigations préalables dans les zones nécessitant une autorisation au titre de la « loi sur l'eau », ainsi que des autorisations dites « embarquées » telles que la dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées et leurs habitats.

La demande d'autorisation environnementale concerne les 79 communes situées sur le tracé de la ligne Bordeaux – Toulouse réparties dans les départements de la Gironde, du Lot-et-Garonne, du Tarn-et-Garonne et de la Haute-Garonne.

Elle porte sur trois objets :

- des opérations de libération des emprises : pour une occupation temporaire dans un premier temps afin de réaliser les investigations et, sur les secteurs le nécessitant, réalisation de dégagement d'emprise (déboisement, débroussaillage, etc.) ;
- des diagnostics archéologiques : pour repérer d'éventuels vestiges avant le démarrage des travaux et, le cas échéant, prescrire des fouilles ;
- des sondages géotechniques : pour caractériser le sous-sol afin d'adapter les fondations des ouvrages, définir précisément les caractéristiques des ouvrages à construire, et d'identifier les matériaux réutilisables.

La demande d'autorisation environnementale concerne uniquement ces investigations et ne porte pas sur les travaux de construction de la future ligne. Dans les années à venir, de nouvelles autorisations environnementales seront sollicitées sur d'autres étapes ou périmètres géographiques du projet.



La concertation du public, un fil conducteur du projet

Dès les premières étapes de conception, le public a été consulté dans une logique de complémentarité entre études et concertations. Le porteur du projet (Réseau Ferré de France puis SNCF) a alterné les concertations réglementaires et volontaires.

- **2005-2006** : Débats publics sur les projets de lignes nouvelles entre Bordeaux et Toulouse et entre Bordeaux et l'Espagne ;
- **2009-2014** : Phase de concertation volontaire renforcée auprès des acteurs des territoires des Grands Projets du Sud-Ouest, afin notamment d'élaborer les fonctionnalités et les tracés des lignes ; cette phase a inclus l'organisation d'une consultation du public sur le tracé et les gares ;
- **2015-2016** : Enquêtes publiques puis arrêtés et décrets déclarant d'utilité publique les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux (25/11/2015), les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse (04/01/2016) et la réalisation des lignes ferroviaires à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax (02/06/2016) ;
- **2023-2024** :
 - Enquêtes publiques environnementales sur les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse (novembre-décembre 2023), puis sur les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux (juin 2024) ;
 - Dialogue territorial sur les lignes nouvelles avec la mise en place des comités de suivi dans les départements traversés, animés sous l'égide des services de l'État, aboutissant à la publication du dossier des engagements de l'État en juillet 2023 ;
 - Ateliers de co-construction sur les gares nouvelles au 2^e semestre 2023 ;
- **2025** : Participation du public par voie électronique sur la demande d'autorisation environnementale relative aux investigations préalables à la réalisation de la Ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse (LNSO).

Mise en œuvre de la participation du public par voie électronique

Le dispositif d'information du public

Information réglementaire

L'avis de participation du public par voie électronique a été affiché au plus tard le 10 octobre (soit 17 jours avant le début de la consultation) en mairies et sur les sites concernés par le projet.

Mairies ayant fait l'objet d'un affichage			
Gironde	Lot-et-Garonne	Tarn-et-Garonne	Haute-Garonne
Arbanats	Ambrus	Angeville	Castelnau-d'Estrétefonds
Ayguemorte-les-Graves	Brax	Auvillar	Fronton
Balizac	Bruch	Bressols	Saint-Jory
Beautiran	Caudecoste	Campsas	Saint-Rustice
Bernos-Beaulac	Colayrac-Saint-Cirq	Canals	
Cabanac-et-Villagrains	Estillac	Castelferrus	
Castres-Gironde	Fargues-sur-Ourbise	Castelmayran	
Cazalis	Feugarolles	Castelsarrasin	
Cours-les-Bains	Houeillès	Caumont	
Cudos	Layrac	Cordes-Tolosannes	
Goulade	Moirax	Donzac	
Grignols	Montgaillard-en-Albret	Dunes	
Landiras	Montesquieu	Escatalens	
Lerm-et-Musset	Le Passage	Garganvillar	
Lucmau	Pindères	Grisolles	
Marions	Pompiey	Labastide-Saint-Pierre	
Portets	Pompogne	Lacourt-Saint-Pierre	
Préchac	Roquefort	La Ville-Dieu-du-Temple	
Saint-Léger-de-Balson	Sainte-Colombe-en-	Merles	
Saint-Médard-d'Eyrans	Bruilhois	Montauban	
Saint-Michel-de-	Saint-Martin-Curton	Montbartier	
Castelnau	Saint-Nicolas-de-la-	Montbeton	
Saint-Michel-de-Rieufret	Balermé	Le Pin	
Saint-Selve	Sérignac-sur-Garonne	Pompignan	
Virelade	Vianne	Saint-Cirice	
	Xaintrailles	Saint-Loup	
		Saint-Michel	
		Saint-Nicolas-de-la-Grave	
		Saint-Porquier	

L'avis a été publié dans la presse nationale et régionale :

- La Dépêche du Midi (Haute-Garonne, Tarn-et-Garonne, Lot-et-Garonne) – Le 9 octobre 2025
- Le Petit Journal (Haute-Garonne et Tarn-et-Garonne) – Le 9 octobre 2025
- Sud-Ouest (Gironde et Lot-et-Garonne) – Le 9 octobre 2025
- Le Courrier de Gironde (Gironde) – Le 10 octobre 2025
- Le Figaro – Le 9 octobre 2025

Un affichage de l'avis a été déployé par les maîtres d'ouvrage sur les emprises des futurs travaux, ainsi que sur les sites de compensation concernés par des défrichements avec un total de 316 sites d'affichage.

La campagne d'affichage a débuté le lundi 6 octobre 2025, et s'est conclue le mercredi 8 octobre 2025, soit 20 jours avant le début de la PPVE. La pose effective des affichages sur sites a été constatée par des huissiers à plusieurs reprises :

- 15 jours avant le lancement de la PPVE, à la suite de la pose, le lundi 13 octobre 2025 ;
- 8 jours avant le lancement de la PPVE ;
- Une fois la PPVE lancée, un constat d'huissier était réalisé de manière hebdomadaire jusqu'à la clôture de la PPVE.

Au total, ce sont 7 constats d'huissier qui ont été réalisés sur l'ensemble des points d'affichage sur site. Dans le cadre de ces constats, les affiches disparues ou abîmées ont été remplacées. Au total, 80 affiches ont été remplacées pour la durée de la PPVE.

La dépose des affiches a été réalisée le 27 novembre et le 28 novembre 2025.

Le dispositif de participation du public

Modalités de participation

Pendant un mois, du lundi 27 octobre 2025 (00h01) au mercredi 26 novembre inclus (23h59), le public a été invité à déposer ses observations sur la demande d'autorisation environnementale relative aux investigations préalables sur la ligne nouvelle Bordeaux – Toulouse.

Pour ce faire, un registre numérique a été ouvert à l'adresse suivante : <https://www.registre-numerique.fr/ligne-nouvelle-bordeaux-toulouse-ppve1>. Le public pouvait y déposer directement ses observations via l'onglet « Déposer votre contribution ». Les intéressés pouvaient également utiliser l'adresse e-mail ligne-nouvelle-bordeaux-toulouse-ppve1@mail.registre-numerique.fr pour envoyer directement leur contribution dans le registre numérique.

Afin de prévenir tout risque de perturbation de la consultation par des outils numériques malveillants (*bots*), un système de double validation a été mis en place. Après avoir rempli ces 2 validations, le contributeur peut immédiatement constater la mise en ligne de sa contribution, tout comme il peut consulter l'ensemble des contributions via l'onglet « Consulter les contributions ».



À gauche, page d'accueil du registre numérique (extrait). À droite, formulaire de contribution composé de champs obligatoires (marqués d'un astérisque) et de champs optionnels (extrait).

Consultation du dossier soumis à la PPVE

Le dossier soumis à la PPVE était mis à disposition du public selon les modalités suivantes :

- au format numérique :
 - depuis le registre numérique via l'onglet « Le Dossier » ;

- o depuis un ou plusieurs postes informatiques dans les points France Service des départements concernés.
- au format papier :
 - o sur demande de rendez-vous en préfecture ou sous-préfecture ;
 - o sur demande de communication en mairie ou en maison France Service.

Il y a eu au total 8 demandes de consultation sur format papier (5 en préfecture ou sous-préfecture, 3 en mairie).

Mesures spécifiques liées au volume du dossier

En raison de l'ampleur des territoires concernés, le dossier de demande d'autorisation se caractérise par un volume de pages très élevé. De plus, le dossier est largement illustré, notamment par des cartes des différents territoires et de différents enjeux, ce qui a pour conséquence d'en alourdir le poids numérique et d'occasionner des difficultés de téléchargement. Pour prévenir ces risques, plusieurs mesures ont été mises en œuvre :

- Compression du dossier pour réduire le temps de téléchargement ;
- Segmentation des pièces les plus volumineuses en plusieurs fichiers ;
- Conception d'une notice de lecture de 12 pages ;
- Mise en place d'un système de filtre par étiquettes pour faciliter l'identification des documents par les usagers du registre numériques.



Notice de lecture de la PPVE

Un unique incident notable lié à l'accessibilité du registre a été constaté, le 18 novembre 2025. À la suite de l'interruption de service mondiale de CloudFlare, le registre numérique a été indisponible à partir de 11h48 jusqu'à 14h34, soit une indisponibilité effective de moins de 3 h.

Seuls les accès publics au site et au formulaire ont été temporairement indisponibles pendant ce laps de temps. Les dépôts de contributions par email sont restés fonctionnels : une contribution est d'ailleurs intervenue pendant la période. Des contributions sur le registre ont été déposées immédiatement après la reprise, ce qui confirme un retour complet au fonctionnement normal. Aucun impact n'a été constaté sur l'intégrité ou la sécurité des données.

Demande d'autorisation environnementale
relative aux investigations préalables à la réalisation de la Ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse (LNSO)

Cette coupure liée à un évènement extérieur est donc sans incidence sur la tenue de la consultation, qui était en outre programmée sur 31 jours (soit 1 jour supplémentaire par rapport à la réglementation).

Analyse des contributions

La consultation en chiffres

Une forte participation

3 769 contributions ont été déposées depuis l'ouverture du registre numérique, dont 170 par e-mail.

13 e-mails supplémentaires avaient été déposés avant l'ouverture du registre numérique et n'ont pas été pris en compte.

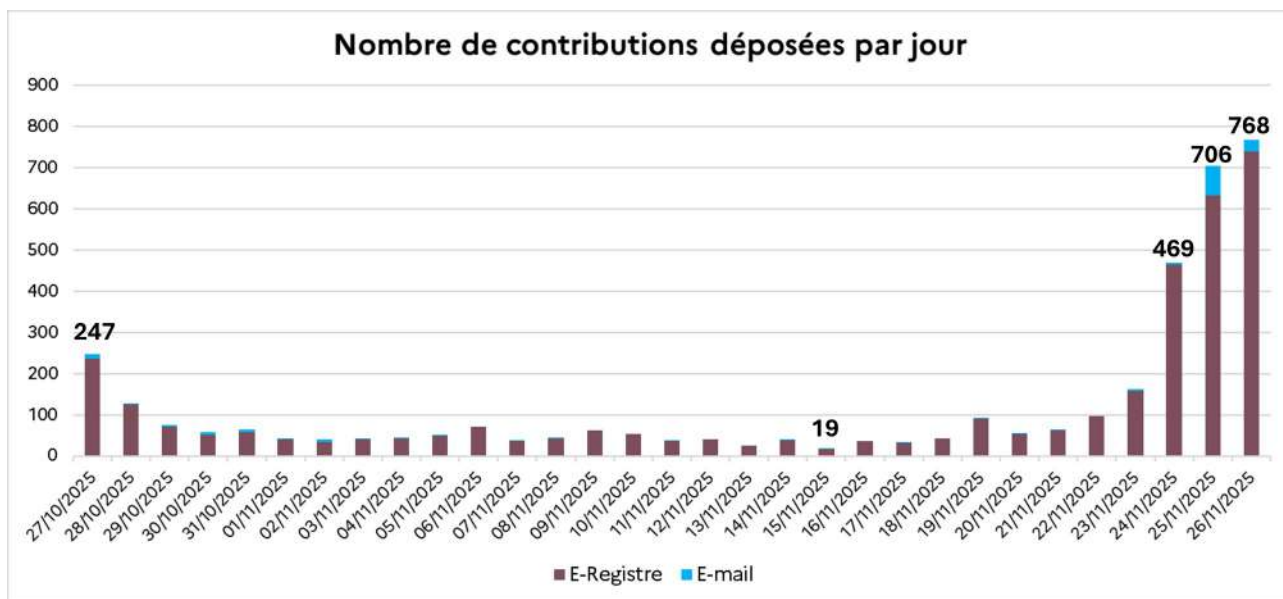
Le registre a été visité 45 020 fois depuis son ouverture, pour un total de 32 850 **visiteurs uniques**¹. Ce chiffre atteste une nouvelle fois de l'intérêt du public pour le projet.



Le graphique met en évidence une forte mobilisation dès le lancement de la concertation (3126 visites le jour de l'ouverture) qui a ensuite connu une baisse relative avant de retrouver un niveau de fréquentation élevé dès le 10 novembre et jusqu'à la fin de la concertation. En complément des communications régulières de SNCF, des appels à participer d'organisations locales (associations notamment) ont contribué à soutenir l'intérêt du public tout au long de la démarche.

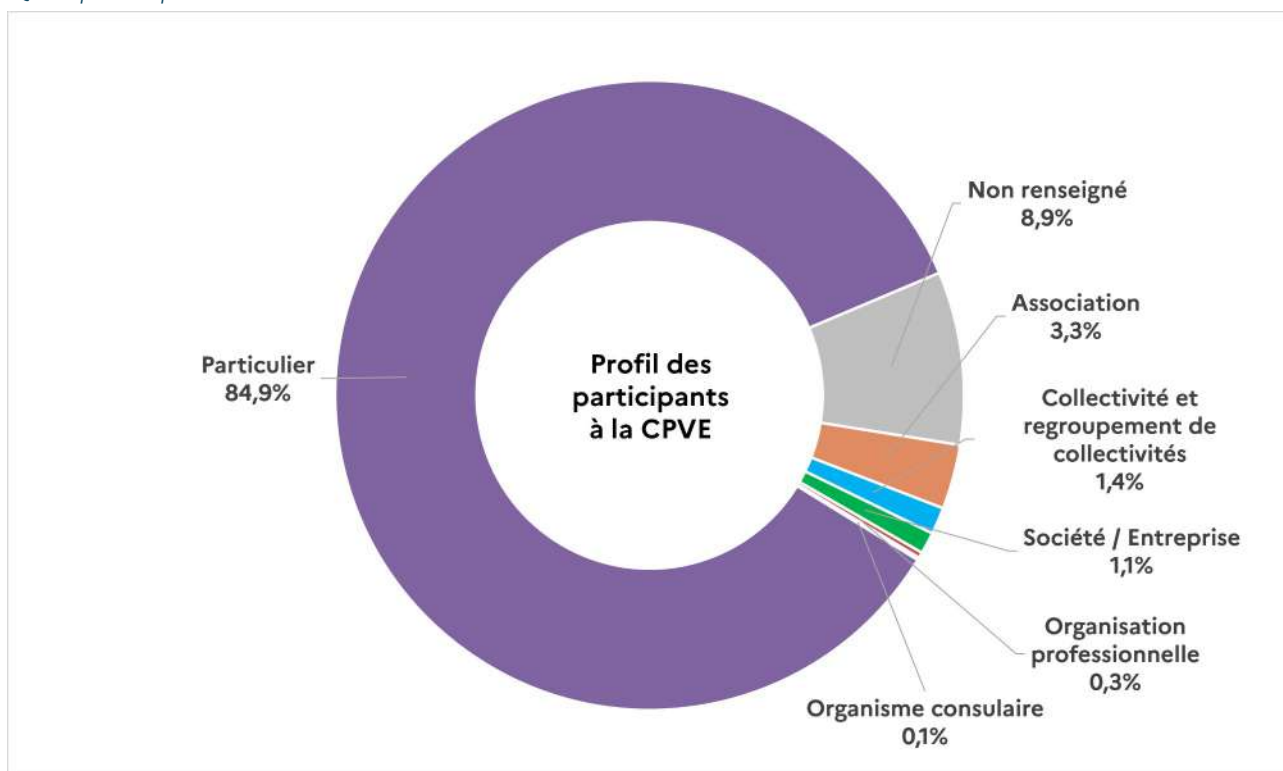
Le dépôt de contributions suit une courbe relativement comparable (voir page suivante). Les pics d'activité au lancement et surtout à la conclusion de la démarche sont cependant encore plus marqués, les 3 derniers jours ayant concentré plus de la moitié des contributions.

¹ Un visiteur unique peut comptabiliser plusieurs visites sur le registre numérique



Le profil des participants

Qui a participé ?

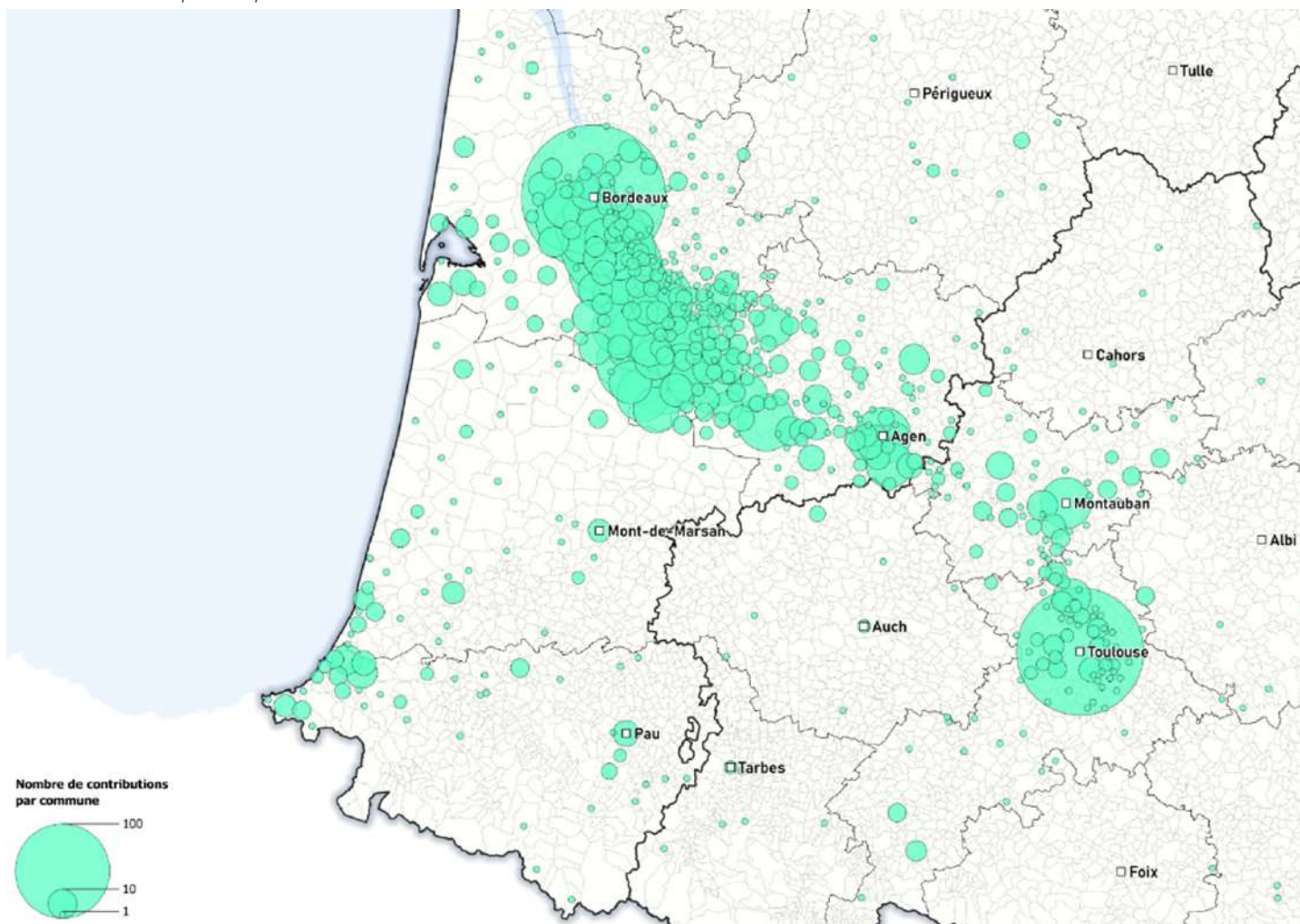


Les particuliers constituent la grande majorité des contributeurs.

On observe également une mobilisation significative des entreprises, des collectivités et de leurs regroupements et des associations. Dans le cas de ces dernières, il faut distinguer 2 cas de figure :

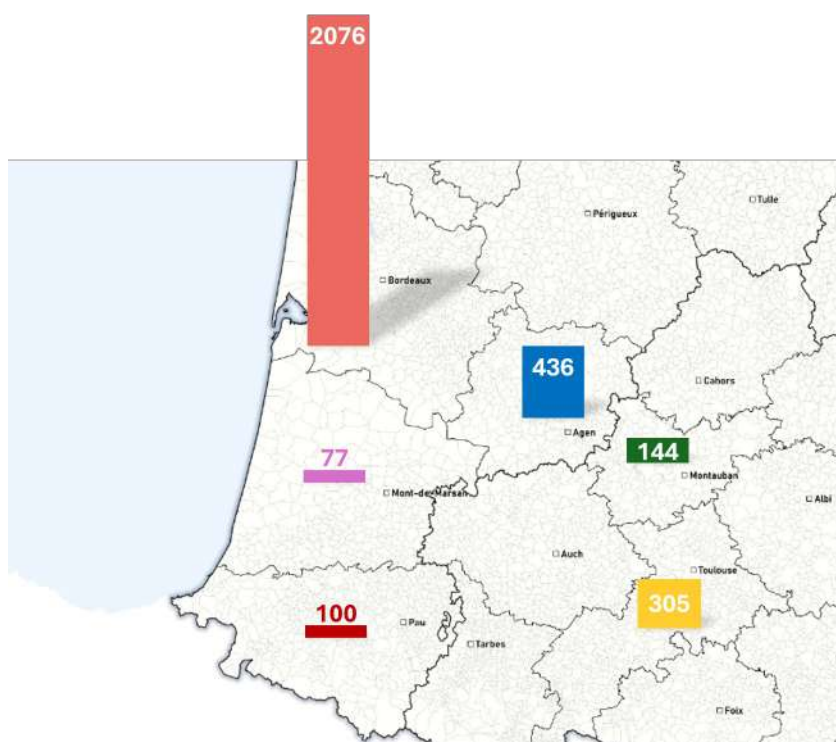
- des contributions déposées comme positions officielles d'une association, souvent sous la forme d'une pièce jointe ;
- des contributions de citoyens membres d'association qui ont renseigné « association » pour indiquer en quelle qualité ils participaient.

Où résident les participants à la consultation ?

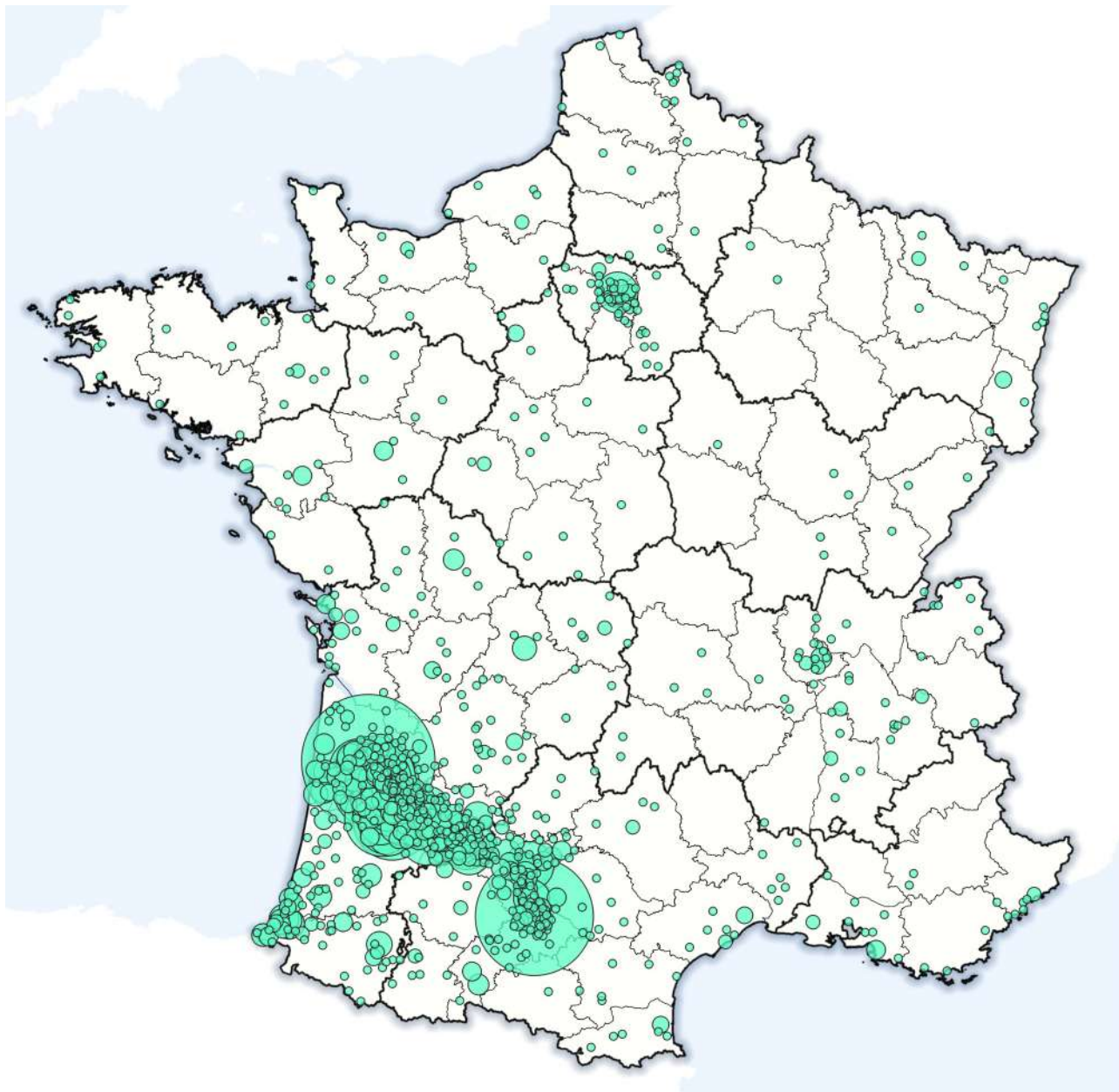


À l'échelle régionale, la très forte mobilisation des habitants de la Gironde (plus de 2 000 contributions) apparaît nettement. On retrouve d'ailleurs cette même tendance au niveau associatif, les associations girondines ayant participé en nombre et beaucoup appelé à participer. En plus de la commune de Bordeaux, c'est surtout en Sud-Gironde que le niveau de participation a été très élevé.

On observe également une participation soutenue en Lot-et-Garonne et en Haute-Garonne. Elle est plus modérée dans le Tarn-et-Garonne. Des niveaux de participation significatifs sont observés dans les Landes et les Pyrénées-Atlantiques, même si ces départements n'étaient pas concernés directement par la demande d'autorisation environnementale.



La participation ne s'est pas limitée aux seuls territoires concernés par le projet. On a ainsi relevé des contributions dans des communes de chaque région française, notamment dans les aires urbaines de Paris, Lyon et la Rochelle.

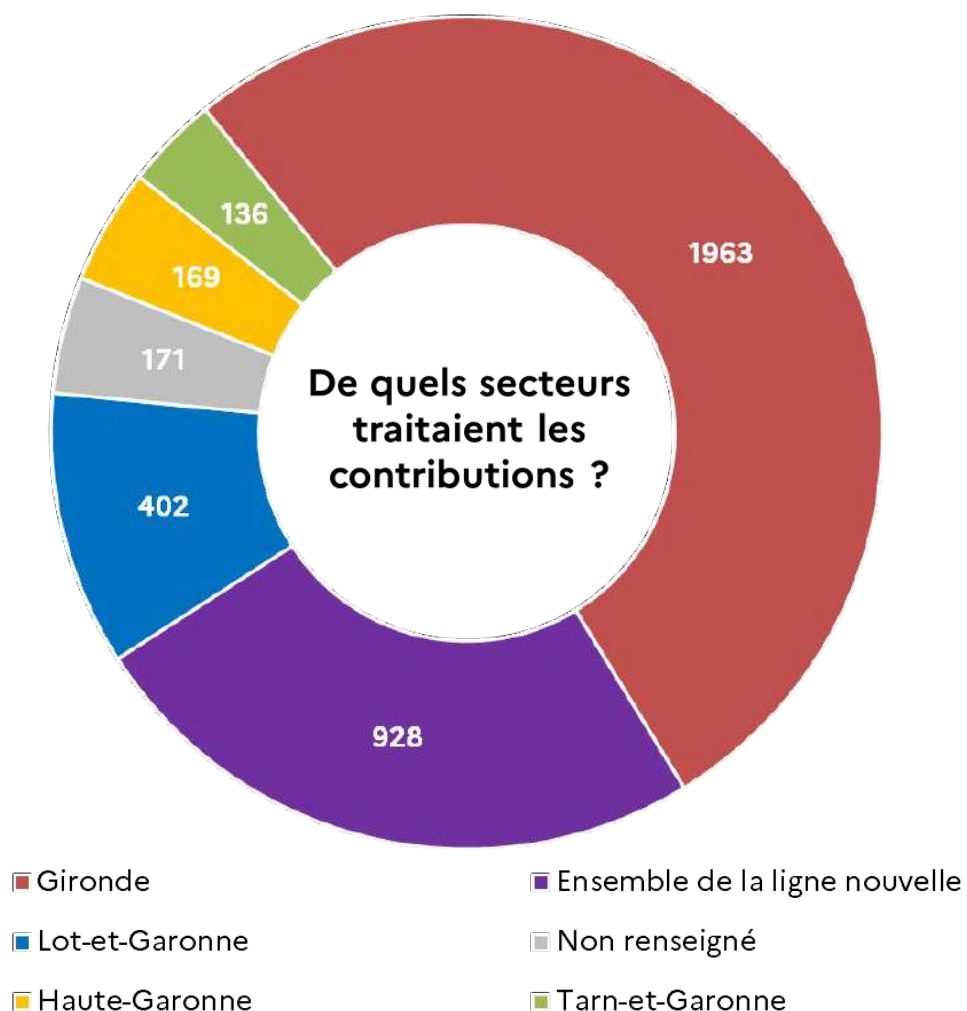


Les secteurs et les thèmes abordés

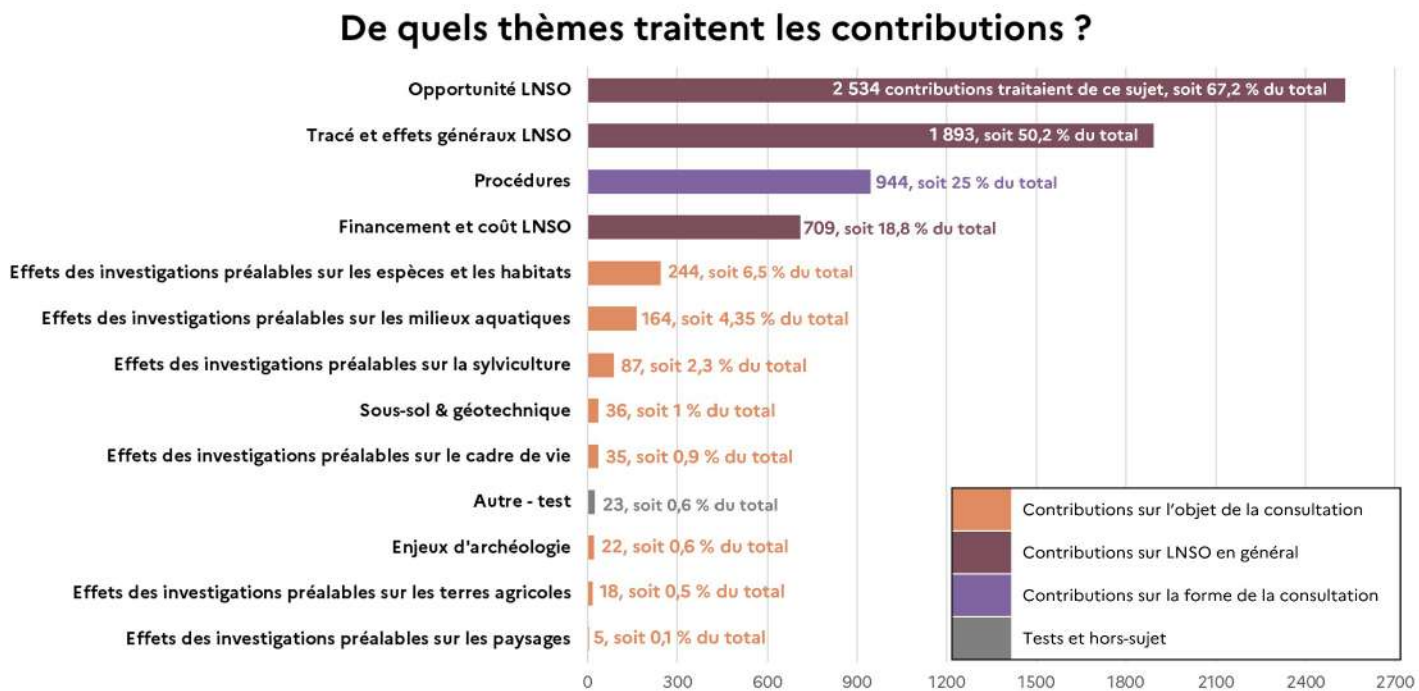
De quels secteurs traitent les contributions ?

De manière cohérente avec leur localisation d'origine, les contributeurs ont le plus souvent indiqué que leur expression portait sur le département de la Gironde.

On observe cependant que près du quart des contributions ont été renseignées comme traitant de l'ensemble de la ligne nouvelle.



De quels thèmes traitent les contributions ?



Les avis ont été analysés et qualifiés selon 12 thèmes, dont on peut distinguer 3 familles :

- 3 thèmes ayant trait au projet dans son ensemble ;
- 1 thème (« procédures ») lié à la forme de concertation et aux autorisations requises ;
- 9 thèmes ayant trait à l'objet de la demande d'autorisation environnementale, objet central de la consultation.

Une même contribution pouvait traiter de plusieurs thèmes, il s'agit même du cas de figure le plus courant. La somme des contributions rattachées à chaque thème est donc largement supérieure au nombre total de contributions.

L'opportunité du projet LNSO revient dans 2 534 contributions, soit les deux tiers du total, ce qui en fait nettement le thème le plus fréquemment abordé.

Le thème du tracé et des effets généraux de LNSO revient dans la moitié des contributions (1 893). Il s'agissait notamment de contributions abordant l'effet de coupure de la ligne, les nuisances sonores ou visuelles ou encore les impacts de long terme de la ligne elle-même et non pas des investigations préalables.

Les questions relatives aux procédures, et notamment à la PPVE, ont été abordées dans un quart des contributions (944). Elles étaient notamment très nombreuses en première semaine.

Enfin, le financement est traité dans 709 contributions, très souvent en lien avec des commentaires sur l'opportunité du projet.

Viennent ensuite les contributions portant sur les effets des investigations préalables, moins souvent abordés en comparaison, mais généralement très détaillées :

- 244 contributions traitent de l'impact sur les espèces et les habitats ;
- 164 contributions traitent de l'impact sur les milieux aquatiques ;
- 87 contributions traitent de la sylviculture ;
- 36 contributions traitent le sous-sol et la géotechnique ;
- 35 contributions traitent le cadre de vie ;
- 22 contributions traitent l'archéologie ;
- 8 contributions traitent l'agriculture et les terres agricoles ;
- 5 contributions traitent paysages ;

Un thème « Autre » comprend 23 contributions de plusieurs types :

- 18 contributions déposées dans le seul but de vérifier le bon fonctionnement de la plateforme, soit par des participants, soit par l'équipe organisatrice de la consultation (publiées) ;
- 2 contributions à caractère publicitaire ou commercial (dépubliées) ;
- 2 contributions vides (publiées) ;
- 1 contribution concernant uniquement l'A69.

Des variations selon les territoires ?

Une analyse croisée des secteurs concernés par les contributions (au niveau des 4 départements concernés) et des thèmes traités dans les contributions montre une certaine homogénéité.

La Gironde présente des caractéristiques légèrement différentes des autres départements, avec une plus forte proportion de contributions traitant de l'effet des investigations préalables sur les espèces et habitats (7,5 %), les milieux aquatiques (5,2%) et la sylviculture (2,4%). Cela peut s'expliquer notamment par la nature des milieux concernés : forêt des Landes, écosystème du Ciron...

Les départements du Lot-et-Garonne, du Tarn-et-Garonne et de la Haute-Garonne présentent quant à eux des profils thématiques proches, à titre d'exemples :

- Opportunité : respectivement 74,4 % ; 80,1 % ; 77,5 %
- Tracé et effets généraux : 57,7 % ; 52,9 % ; 35,5 %
- Procédures : 18,7 % ; 16,2 % ; 14,8 %
- Effets des investigations préalables sur les espèces et habitats : 4,7 % ; 4,4 % ; 3,6 %

Les thèmes abordés

Opportunité de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest

Une majorité de participants exprime son opposition à la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest, qui ne satisferait pas un « *intérêt public majeur* ». Le projet ne répondrait pas « *à de réels besoins des populations* » avec un « *ratio utilité/dommages affolant* ». Il s'agirait d'un projet « *loin des réalités du terrain* », qui privilégie le « *toujours plus vite* », donnant le sentiment que les « *citadins* » ou « *métropolitains* » sont privilégiés par rapport aux habitants des territoires ruraux. Plusieurs participants remettent en cause « *l'intérêt public* » du projet. Certains rappellent que le président de la République avait lui-même pris ses distances avec le projet il y a quelques années, et déclaré que les « *trains du quotidien* » étaient prioritaires. De nombreuses associations ont notifié leur opposition au projet, parmi elles : LGVEA, Amis de la Terre Midi-Pyrénées, la SEPANSO Gironde et Landes, FNE, ATTAC33, Eau Secours 33, Ciron Bien Commun, Collectif NINA ou encore Terres de Liens Aquitaine (liste non exhaustive). Les principaux arguments des opposants au projet sont décrits ci-après.

Le gain de temps permis par le projet est perçu comme « *minime* » au regard des impacts environnementaux redoutés et de coût annoncé. Le projet est dépeint comme « *néfaste* » pour l'environnement, à la fois naturel (biodiversité, corridors écologiques, faune/flore...) et humain (paysages, patrimoine, accessibilité locale...) Des participants regrettent la primauté donnée à l'économie au détriment de l'écologie et dénoncent un projet anachronique.

L'argument économique est lui-même contesté. Selon plusieurs contributions, le projet n'apporterait pas le développement économique espéré et a perdu de son intérêt avec la baisse du trafic aérien entre Toulouse et Paris. La hausse du recours au télétravail et la numérisation des pratiques (visioconférences, etc.), qui réduisent les déplacements professionnels, ont plusieurs fois été évoquées. Certains craignent également des prix de billets prohibitifs sur cette ligne, minimisant ainsi l'argument du report modal des autres moyens de transport vers le train.

Un contre-projet (étude CLARACO réalisée par plusieurs associations) consisterait à privilégier la rénovation des lignes existantes, celle entre Bordeaux et Toulouse, mais aussi celles « *du quotidien* », considérées « *suffisantes* » et « *fonctionnelles* », mais qui mériteraient des travaux de rénovation pour pallier les problèmes d'entretien (causes de retards et suppressions de trains). Selon des participants, elles pourraient supporter le fret ferroviaire tout en reliant le centre des agglomérations (à Agen et Montauban notamment, où les projets de nouvelles gares sont situés en dehors des villes). La crainte que « *la liaison ferroviaire Paris-Toulouse par Limoges soit sacrifiée* » a été soulignée et plusieurs participants souhaiteraient l'amélioration de la ligne POLT existante (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse), plus directe qu'un passage par Bordeaux pour relier Toulouse à Paris. L'ancien vice-président du European Environmental Bureau indique que « *le tracé initial (TransEuropean Network for Transport) s'adaptait au tracé existant, ce qui satisfaisait les associations de protection de la nature* ». De ce fait, plusieurs participants s'opposent à ce projet qui n'affiche selon eux pas de « *comparaison sérieuse entre les variantes possibles* ». Un participant regrette ainsi que la justification du choix de ce tracé n'intègre pas la démonstration que d'autres tracés n'étaient pas possibles, rendant la demande de dérogation espèces protégées « *juridiquement fragile* ».

Quelques participants évoquent également la possibilité d'utiliser un nouveau système de signalisation (ERTMS, au lieu des systèmes BAPR ou BAL), qui permettrait « *un gain de capacité des voies d'environ 25 % selon 2 études* » (voie ferrée Le Mans-Nantes et voie ferrée LGV Paris-Lyon), pour un coût bien moindre (830 millions d'euros).

Les nouvelles gares sont considérées comme peu accessibles pour les riverains de la LGV, qui contestent donc le gain de temps effectif annoncé. Cette critique concerne le choix des villes (Agen, Montauban, Mont-de-Marsan), mais surtout la localisation des nouvelles gares en dehors des centres-villes. En ce sens, il est parfois demandé de repenser un maillage multimodal local, au-delà

du ferroviaire. Des participants estiment également que la liaison ferroviaire intergares est « inutile » et proposent de mettre en place un système de navette en bus pour relier Brax à Agen par exemple.

Plusieurs participants rappellent aussi l'ancienneté du projet, initié dans les années 1990, et regrettent un attachement à un « projet dépassé », qui n'est plus cohérent avec les attentes actuelles. Des participants redoutent que le projet soit imposé, car il « coûterait trop cher de l'abandonner ». La compatibilité du projet avec la loi ZAN (Zéro Artificialisation Nette) a aussi été questionnée.

A contrario, de nombreux participants apportent également leur soutien au projet. Les arguments mis en avant sont les suivants :

- Désenclavement économique et touristique de Toulouse (dans une moindre mesure, de Dax et de Montauban, et de manière générale le sud-ouest) ;
- Maillon manquant d'une chaîne plus large, reliant l'Atlantique à la Méditerranée (Bordeaux-Marseille) et la France à l'Espagne ;
- Gain de temps et de confort (les TER ou Intercités sont jugés moins qualitatifs) ;
- Le train est un moyen de transport décarboné, plus écologique que la voiture et que l'avion, très utilisé à Toulouse faute d'alternative rapide ;
- L'empreinte écologique finale sera moindre eu égard aux compensations prévues et à la durée de l'utilisation de l'infrastructure ;
- Retombées économiques locales du chantier et « accélérateur d'innovation vers des pratiques de chantier plus sobres, circulaires et plus respectueuses de la biodiversité ». Cet argument est remis en cause, notamment à la fin de la concertation, certains participants arguant que le projet « offre des chantiers sur financements publics à des multinationales [qui] utilisent massivement la sous-traitance européenne » ;
- Une nouvelle voie permettrait de moderniser la ligne existante sans perturber son usage et de libérer des sillons pour rajouter des trains locaux ;
- Les progrès technologiques et les exigences françaises permettent de limiter les incidences environnementales lors des travaux, les impacts écologiques seraient dès lors localisés et limités.

Plusieurs organismes ou collectivités territoriales ont également apporté leur soutien à la LNSO, considérant qu'il s'agit d'un projet « majeur » pour le développement du sud-ouest. Parmi eux : la Région Nouvelle-Aquitaine, le Département des Landes et celui du Tarn, les CCI de Haute-Garonne, Lot-et-Garonne et d'Occitanie, l'Agglomération d'Agen, celle du Grand Dax, le MEDEF Nouvelle-Aquitaine, la Fédération Régionale des Travaux Publics Occitanie ou encore la Société du Grand Projet du Sud-Ouest (liste non exhaustive).

Financement et coût de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest

Le coût de la LNSO est évoqué comme une dépense démesurée (le terme de « *gabegie* » est cité) qu'il serait plus utile de réserver pour rénover les lignes existantes ou pour compétences de l'État (éducation, santé, agriculture...). Pour étayer cette revendication, des participants soulignent que « *la France n'a plus les moyens* » dans le contexte actuel, et que l'État devrait « *montrer l'exemple* » en matière de gestion des dépenses publiques. Un participant estime également que « *les problèmes budgétaires de la Gironde augurent mal de l'entretien des infrastructures actuelles ou futures à sa charge* ».

Des craintes portent aussi sur la sous-évaluation du chiffrage et sur la complétude du financement. Des participants dénoncent un coût figé à 14 milliards d'euros depuis une dizaine d'années. Plusieurs remettent également en question le plan de financement tel qu'il est présenté, arguant qu'il n'est pas validé, et que les fonds nationaux et européens pourraient évoluer à la baisse.

Quelques participants ont également fait référence à l'actualité où Alain Rousset, président de la Région Nouvelle-Aquitaine, a indiqué qu'on « *n'est pas capable de financer* » la ligne Angoulême-Limoges (article de Charente Libre du 24/11/2025). La prise de parole de Jean Castex (*Sud-Ouest*, 21/11/2025), dans laquelle il indique que le financement n'est pas assuré, a également été évoquée. Un participant estime qu'en « *engageant les budgets nécessaires à ces investigations, SNCF se prive des ressources pour entretenir et développer le réseau non-LGV* ».

Il est par ailleurs souligné que le plan de financement du projet n'a pas pris en compte les aléas climatiques, générateurs de risques naturels (incendie, inondation) qui pourraient toucher l'ouvrage, ce qui nécessiterait de revoir la « *pérennité assurantielle* » de la ligne.

À l'inverse, des collectivités ont aussi réaffirmé leur soutien. Ainsi, dans le cadre de la convention particulière de financement pluriannuelle, l'Agglomération d'Agen a émis l'idée de réaffecter les excédents liés à la reprise en charge par l'État des péages autoroutiers vers SNCF Réseau, une partie de cette réaffectation pouvant servir au projet LNSO.

La rentabilité attendue a aussi fait l'objet de plusieurs contributions. Certaines remettent en cause le modèle économique : « *aucune ligne TGV sauf le PLM et la ligne du Thalys n'est rentable et encore, les calculs économiques étant secrets, il est impossible de s'assurer de cette rentabilité. La SNCF est en déficit chronique. [...] Je pense qu'il faut arrêter de gaspiller l'argent public. Aucun entrepreneur privé ne se lancerait dans un projet non financé* ». Des exemples de LGV déjà mises en service montreraient une fréquentation bien moindre qu'espérée : « *réalité des LGV récentes : LGV SEA – 7 millions de voyageurs/an (contre 17 millions prévus). LGV Rhin-Rhône – 3 millions (contre 10 millions prévus). Risque pour Bordeaux-Toulouse : une fréquentation réelle probablement inférieure à 8 millions/an, rendant la ligne déficitaire dès son ouverture* ».

Enfin, plusieurs participants dénoncent la taxe spéciale d'équipement, surnommée « *taxe LGV* », dont le paiement incomberait à des personnes « *soi-disant bénéficiaires de la ligne, qui ne l'emprunteront peut-être jamais et s'y opposent* ».

Tracé et effets généraux de la ligne

De nombreux participants soulignent les impacts de la réalisation et de l'exploitation des lignes nouvelles, dans une optique beaucoup plus large que les seules investigations préalables.

Les effets sur impacts environnementaux

Le public s'est beaucoup exprimé sur cet aspect.

- Impacts sur la flore et la faune (par exemple : la tortue cistude sur le triangle ferroviaire de Bernos-Beaulac, l'écrevisse à pattes blanches, une espèce endémique, le gobemouche gris, ou encore le Pélobate cultripède, le fadet des laïches, le murin de beichstein ou l'anémone rouge), avec des ruptures des continuités écologiques (et des couloirs migratoires) qui pourraient isoler certains milieux si des solutions de franchissement ne sont pas mises en place en nombre suffisant. De manière générale, plusieurs participants dénoncent une sous-évaluation des espèces à prendre en compte sur le tracé des travaux ;
- Impacts sur des zones sensibles, notamment des zones Natura 2000 qui accueillent des « espèces remarquables », des ZNIEFF, comme la forêt d'Agre à Montech et la forêt de Saint-Porquier (Tarn-et-Garonne) ;
- Impacts sur les forêts, qui sont des « puits de carbone » et des réserves de biodiversité, même au sein de celles dédiées à l'activité sylvicole (dans les Landes notamment) ;
- Impacts sur les milieux aquatiques : zones humides (vallée du Ciron, vallée du Cros, Saint-Médard-d'Eyrans, Villenave d'Ornon, Cadaujac, sources de Saint Martin Curton et de Clarens à Pindères...), pollution, déviation ou effet sur les débits de cours d'eau (Ciron, Ourbise, Avance, etc.), conséquences sur les captages (à Saint-Caprais en Haute-Garonne, avec son usine de production d'eau potable), impact sur les nappes phréatiques (« le tracé de la ligne couperait la nappe souterraine de l'Ourbise » ; « les désherbants utilisés pour maintenir les voies s'infiltreront dans les nappes phréatiques »), sur les continuités hydrologiques, construction de viaducs sur le Ciron, la Hure, le Barthos... ;
- Agrandissement de gravières prévisible (à Portets, Saint-Selve, Saint-Michel-de-Rieufret, Porchères-en-Gironde...),
- Difficulté à réellement compenser les parcelles impactées dans le cadre de la démarche ERC ;
- Absence d'un bilan carbone « complet » du projet ou contestation de sa méthodologie, et inquiétude quant à la dégradation du temps de retour à la neutralité carbone estimé entre la version 2014 (10 ans), et celle présentée dans le dossier (16 ans) ;
- Effets indirects sur les massifs forestiers causés par l'adaptation du réseau électrique pour l'alimentation de la ligne ;
- Des participants soulignent que « l'autorisation environnementale ne porte que sur une partie du projet » et demandent si les différentes tranches seront évaluées.

Le contexte de réchauffement climatique est également signalé, et des participants rappellent qu'à cet égard, la destruction de bois et de zones humides est de nature à aggraver le phénomène. Des critiques portent aussi sur l'obsolescence des études qui ont constitué le socle du projet peuvent être dépassées, comme, par exemple, l'étude Garonne 2050 dont certaines projections pourraient se réaliser dès 2035 en raison de l'accélération du changement climatique. L'association Eau Secours 31 réclame sur cette base une nouvelle étude d'impact se basant « sur les meilleures données et méthodes scientifiques disponibles ».

C'est dans le secteur du Sud-Gironde, déjà impacté par l'A65, que les sensibilités environnementales sont le plus mises en avant, et plus précisément la vallée du Ciron. Cette dernière jouirait « de droits propres » définis par les habitants sous la forme de la « Déclaration des droits du Ciron » : exister, se

régénérer, préserver ses équilibres. La « *hêtraie millénaire* » du Ciron est « *porteuse d'une riche et rare biodiversité* » qui ne pourra « *pas être remplacée par une autre forêt ailleurs* ». Selon l'association Ciron Bien Commun, elle aurait dû faire l'objet d'une « *analyse spécifique*. » Des participants précisent que « *l'assèchement du lit primaire de la rivière Ciron, en particulier au niveau des ouvrages d'art, va entraîner un affaiblissement de son débit et empêcher son rôle primordial dans la régulation du climat au niveau régional* ». La vallée du Ciron revêt également un enjeu patrimonial et touristique local très important. Il a été de nombreuses fois souligné le cas de Bernos-Beaulac, qui se trouvera dans un « *triangle* », entouré par des infrastructures de transport.

Les impacts du projet sur la forêt de la vallée du Ciron et les espèces qu'elle abrite inquiètent alors que « *des mesures concrètes sont déjà en cours pour assurer leur sauvegarde* :

- *l'acquisition foncière de la hêtraie par le Département de la Gironde, au titre de la politique des Espaces Naturels Sensibles ;*
- *la préparation d'un arrêté de protection de biotope, avec l'accord des communes concernées ;*
- *la préfiguration d'une réserve nationale destinée à garantir la pérennité de ces peuplements remarquables et de leur environnement* ».

Les effets sur le milieu humain

Plusieurs motifs d'inquiétudes sont mis en avant :

- Nuisances sonores et vibratoires des travaux en cours (au sud de Bordeaux notamment) et risque de nouvelles nuisances pendant les futurs travaux et en exploitation, d'où la nécessité de prévoir des murs antibruit ;
- Territoire « *coupé en deux* » nuisant à l'accessibilité des services au sein des communes, impactant les déplacements agricoles, les cheminements de randonnée, le bon fonctionnement des accès aux incendies par les chemins des DFCL... ;
- Consommation de terres agricoles pour le projet et pour la mise en œuvre des mesures compensatoires, ce qui risque de nuire à « *la souveraineté alimentaire locale* » ;
- Dévaluation du prix des habitations riveraines du projet suite à l'implantation de la nouvelle ligne ;
- Impacts sur le patrimoine (exemple : Château Méjan, Abbaye de Belleperche, château du Pin, Chemin Gallien, proximité avec des villages élus « Plus beaux villages de France », avec des Monuments Historiques, dolmen de Fargues sur Ourbise...) et sur les activités touristiques et de loisirs, voire professionnelles (clubs équestres, etc.);
- Dégradation des paysages : sur les bords du canal latéral à la Garonne au nord de Toulouse ;
- Expropriations probables pour réaliser le projet et terrains achetés en dessous des prix du marché ;
- Perturbation des réseaux de dessertes essentiels pour la lutte contre les incendies (et risques de déclenchement d'incendies par le passage de trains en zones forestières) ;
- Prise en compte insuffisante des risques naturels, notamment de la crue de 1875, du retrait/gonflement des argiles et des risques incendies ;
- Encombrement des routes par des camions lors de la construction de la ligne, camions qui ne seront pas décarbonés ;
- Dégradation des conditions de travail pour certaines professions (apiculteurs, etc.) ;
- Consommation de terrains agricoles à la fois pour le tracé de la ligne, mais aussi indirectement par « *la perte des terres nécessaires à la fourniture des granulats pour sa construction* » et par « *la pression exercée sur les terres agricoles pour produire l'électricité indispensable* ».

Les effets en matière d'énergie

De manière beaucoup plus sporadique, des contradictions ont abordé les besoins en énergie du projet :

- La communauté de communes Grand Sud Tarn & Garonne ainsi que la commune de Campsas formulent contestent l'alimentation électrique de la ligne par le raccordement à deux postes existants (plutôt que par la création d'un nouveau poste source), qui fait craindre un blocage des autres projets de développement du territoire. Le maire de Verdun-sur-Garonne reprend aussi cette remarque ;
- Un participant interroge les porteurs du projet sur le calcul de « *l'énergie grise* » du projet (prise en compte des carrières supplémentaires pour fournir les matériaux, consommation de matériaux et d'énergie pour les travaux, etc.). La question des externalités négatives (impacts dus aux apports de matériaux et aux transports de matériel, de matériaux, impacts sur l'eau, etc.) lui apparaît sous-évaluée.

Des contributions soulignant la qualité de l'approche

À rebours de ces inquiétudes et critiques, des participants estiment que les impacts sont suffisamment limités et correctement compensés au regard des vertus du projet, notamment du développement d'un transport décarboné. Un participant salue le dossier « *bien étudié* » et qui représente « une véritable encyclopédie des documents généraux concernant la protection de l'environnement dans le département » [NDLR : Lot-et-Garonne], mais ajoute que de « *nombreux détails* » doivent encore être étudiés pour « *minimiser les conséquences locales du passage de la ligne sur le tracé prévu : accès aux exploitations, passages des chemins ruraux, protection contre les incendies (notamment en zones forestières, pistes DFCI), délaissés, enjambement des routes ou passage souterrains de chemins* ».

Un participant partage son expérience professionnelle sur le projet de LGV SEA, indiquant que « *c'est mal connaître la manière dont ces travaux sont pensés, organisés, ordonnancés, réalisés et surveillés (en interne ou par les services de l'État) que de penser qu'ils sont une catastrophe écologique. Et c'est également méconnaître le processus de compensation qui permet de restaurer et/ou améliorer des milieux équivalents à ceux impactés.* »

Quelques contributions sur le tronçon Bordeaux-Dax

Le raccordement ferroviaire à grande vitesse entre la France et l'Espagne est surtout abordé sous l'angle de l'opportunité.

À l'image de la branche Bordeaux-Toulouse, des opposants perçoivent ce projet comme « *inutile, coûteux et destructeur* » pour les paysages ainsi que l'environnement (zones humides, biodiversité, massif landais). Plusieurs participants appellent à privilégier l'amélioration (voire le doublement) de la ligne existante Bordeaux-Hendaye, ou à transiter vers l'Espagne via Montpellier et Barcelone. Certaines personnes s'interrogent sur l'absence de financement et de coordination avec l'Espagne, affirmant que l'Europe ne financerait pas le projet sans connexion espagnole et qu'il serait illogique de raccorder Bordeaux à Dax à grande vitesse « *sans perspective connue pour la jonction à Irún avec le réseau Espagnol* ».

Plusieurs avis soulignent au contraire le caractère « *indispensable* » de l'infrastructure, qualifiée de « *chaînon manquant* » européen. Elle offrirait une alternative à l'avion pour réduire les émissions de CO2 et générerait des « *débouchés économiques importants* » pour la région bordelaise.

Procédures

Ce thème ne concerne pas le fond du dossier soumis à la PPVE, mais la forme prise par cette consultation.

De nombreuses contributions, principalement pendant les deux premières semaines de la consultation, dénoncent une « *consultation illégale* ». De nombreux participants demandent l'ajournement, le retrait, la suspension ou l'allongement de la consultation, régulièrement qualifiée, par exemple, de « *déni* » ou de « *simulacre de démocratie* ». Il est soutenu qu'une enquête publique aurait dû être organisée à la place de la présente PPVE. Certains participants auraient souhaité que la décision finale puisse être prise par un référendum d'initiative populaire.

Des participants ont soutenu le dépôt, le 28 octobre, d'une requête de référé liberté auprès du Tribunal Administratif de Toulouse par plusieurs associations, visant à faire suspendre la présente PPVE. Suite au rejet du référé liberté par le tribunal administratif, des associations et élus se sont également associés pour demander aux préfets de suspendre la consultation publique.

Des critiques sur l'organisation de la participation du public par voie électronique

Concernant la forme de la consultation, plusieurs critiques sont formulées :

- Non prise en compte de l'avis de l'Autorité environnementale, déclarant le dossier incomplet (par exemple sur le chiffrage des impacts environnementaux), et des avis du CNPN, de la CLE du Sage Ciron et de l'OFB ;
- Longueur et complexité du dossier, dont les 35 000 pages apparaissent impossibles à lire dans le délai de la consultation afin de formuler un « *avis éclairé* », certains participants préférant de ce fait s'informer à partir des « *résumés émanant des organismes étatiques et des associations* » ;
- Insincérité de certains éléments du dossier (« *le dossier de demande d'avis environnemental est d'ailleurs rempli d'erreurs, d'approximations ou de travestissement de la réalité.* ») ;
- Information du public jugée insuffisante, voire absente : certains participants dénoncent un affichage inapproprié, dans des endroits peu accessibles, voire « *dangereux* » (ronds-points, bord de routes départementales...), un nombre insuffisant de réunions publiques organisées par la SNCF. Les Amis de la Terre de Midi-Pyrénées ont dénoncé plusieurs aspects de la procédure, appelant chacun à publier sur le registre numérique des avis et des photos rendant compte de problèmes rencontrés (affichage inadapté de l'avis réglementaire, difficultés à lire le dossier complet...)
- Des participants dénoncent une « *propagande préalable [...] dans les boîtes à lettres sans moyens équitables d'information* » ;
- Non-inclusion des habitants de Landes et de la ligne Bordeaux-Dax ;
- Participation par voie électronique difficile dans les territoires ruraux, pour les personnes en situation d'illectronisme ou pour les personnes en situation de handicap (mauvaise accessibilité du site de la consultation pour les personnes déficientes visuelles) ;
- Absence de commissaire-enquêteur pour garantir « *la neutralité et la robustesse* » de la synthèse des contributions ;
- Obsolescence des données, datant de la dernière enquête publique, pour laquelle un avis défavorable avait été émis ;
- Non-respect des exigences de la Convention d'Aarhus.
- Un participant s'enquiert des « *mesures concrètes, vérifiables et accessibles* » mises en place pour garantir l'accès de l'information aux personnes en situation d'illectronisme, et demande que soient précisés « *pour chaque mesure annoncée : son périmètre d'application (commune, lieu, durée), ses modalités pratiques (horaires, matériel mis à disposition, personnel*

d'aide), ses bases légales, les éléments permettant d'en contrôler la réalité et l'efficacité. Cette question est opposable, car l'administration doit répondre à toute demande d'information environnementale, selon les articles L124-1 et suivants du Code de l'environnement. »

La demande d'autorisation environnementale, une manière de lancer la réalisation de la LNSO ?

Des participants voient dans la DAE1 un « passage en force » dans l'optique de commencer les travaux de manière illégale. Cette demande d'autorisation serait, pour certains, un « cheval de Troie du projet global » ou un « crantage politique » qui aurait pour objet d'autoriser indirectement le lancement des travaux ferroviaires : « vous demandez tout simplement de cautionner le début des vrais travaux ». L'arrivée sur le terrain d'engins de chantier marquerait un tournant irréversible vers la concrétisation de la LNSO.

Un participant indique que la demande d'autorisation environnementale (DAE1) porte « sur plus de 1000 hectares d'espaces naturels, agricoles et forestiers à enjeux de biodiversité, bien au-delà des superficies directement concernées par des diagnostics archéologiques et sondages géotechniques. » Par conséquent, la consultation ne concernerait pas seulement les investigations préalables.

Par ailleurs, quelques participants déclarent que des forages, des études sur terrains privés sans autorisation des propriétaires, ainsi que des travaux ont déjà débuté dans certains territoires, alors même que la consultation n'était pas démarrée.

Des questions sur la transparence

Des participants s'inquiètent également du bon respect de la transparence et du suivi du projet présenté, alors que « les modalités concrètes de diffusion des informations, la fréquence des bilans publics, la place des associations et des habitants dans la gouvernance environnementale » ne sont pas précisées dans le dossier d'autorisation. D'après eux, « l'absence de dispositif pérenne de concertation et de suivi partagé pose problème, notamment quant à la durée du chantier et à la complexité des impacts écologiques. Un suivi efficace suppose que les engagements pris par le maître d'ouvrage soient documentés, accessibles et contrôlables. Le public doit pouvoir vérifier la réalisation des mesures annoncées, signaler les manquements et être associé à l'évaluation de leur efficacité ». Il a ainsi été demandé comment seront pris en compte les avis émis par les participants à cette consultation et « comment la participation du public va-t-elle s'inscrire dans la durée et la transparence ? »

Une participante dénonce aussi la confidentialité du projet, dont seuls les riverains les plus proches sont « au courant à cause de leur vie déjà détruite par le début des travaux ». Certains participants affirment n'avoir jamais entendu parler du projet avant la concertation.

La PPVE, une étape importante

Plusieurs personnes se disent favorables de cette demande d'autorisation environnementale : « ces opérations sont, à mon sens, nécessaires et cohérentes avec une démarche responsable et progressive du projet. Elles s'inscrivent dans une logique de connaissance, de précaution et d'anticipation environnementale, qui doit permettre d'aborder les étapes ultérieures avec transparence et maîtrise. » Certains d'entre eux regrettent la complexité et la longueur des procédures.

La Fédération Régionale des Travaux Publics Occitanie estime que « ces investigations constituent une étape technique essentielle à la bonne préparation du projet. Elles permettront d'acquérir une connaissance fine des sols, des milieux naturels et des contraintes du territoire, condition nécessaire à la maîtrise environnementale, technique et financière des futurs travaux. »

La Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) Occitanie soutient également que ces investigations préalables représentent « une étape indispensable permettant d'assurer une conception robuste, responsable et pleinement conforme aux exigences environnementales et réglementaires ». Par ailleurs, la CCI souligne qu'une démarche « rigoureuse » de la séquence ERC a été mise en place, répondant à tous les points d'attention environnementaux (zones humides, périmètres de protection rapprochés de captages d'eau potable, protection de la biodiversité...)

Effet des investigations préalables sur les espèces et les habitats

Habitats sensibles

Les emprises nécessaires aux investigations risquent d'entraîner « *une fragmentation des habitats naturels et des corridors écologiques, mettant en danger les espèces locales (notamment celles qui font l'objet de la demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées).* » L'association Ciron Bien Commun s'inquiète des atteintes aux circulations et des ruptures de continuités écologiques.

Un participant craint que les travaux préparatoires constituent une « *destruction des sites naturels* » uniquement à des fins d'investigation. Un autre met en doute les « *méthodes douces* » d'abattages d'arbres gîtes pour les chiroptères. Une participante s'interroge en outre sur la pertinence de « *détruire plus pour détruire encore plus à la suite* », demandant si le fait de « *procéder à la destruction de milieux naturels, pour permettre l'étude d'espèces animales, de végétaux endémiques, de sites archéologiques* » pourrait conduire à l'arrêt du projet. Enfin, un participant rappelle que le déboisement, présenté comme « *une occupation temporaire* » dans la demande d'autorisation, revêt au contraire un « *caractère plutôt définitif* », qui aura un « *impact négatif sur la biodiversité, notamment sur l'habitat d'espèces protégées* ». Selon Ciron Bien Commun, le risque de propagation d'espèces invasives n'est pas suffisamment anticipé dans le dossier.

Plusieurs contributions avaient pour objet de souligner la sensibilité de plusieurs zones :

- des forêts en zones protégées, à Saucats notamment ;
- une « *richesse* » environnementale autour de La Brède, Saint-Médard-d'Eyrans et Cadaujac, que les sondages et forages risquent de perturber « *durablement* » ces zones naturelles sensibles ainsi que leurs corridors écologiques. « *Ces interventions, même temporaires, peuvent affecter des milieux déjà fragiles sans garantie de restauration efficace* » ;
- la zone sensible de Balizac à Escaudes (pour laquelle une participante indique que l'analyse climatique ne « *tient pas compte de l'évolution due au réchauffement climatique en matière de sécheresse, pluies, vents, inondations, mouvements de terrain et incendies* ») ;
- le Sauternais et l'écosystème du Ciron (voir plus loin, dans les impacts sur le milieu aquatique) ;
- les écosystèmes du Ciron, du Gat Mort, du Barthos et du massif landais, dont la préservation serait incompatible avec les « *impacts irréversibles* » des investigations préalables.
- La SEPANSO s'inquiète des impacts dans le massif landais, car les « *sols landais n'ont aucune résilience face à des ouvertures brutales du milieu* », et sont donc très sensibles au décapage et au compactage.

Une participante met en avant la nécessaire préservation des arbres matures et anciens dans le cadre des opérations de débroussaillage et de déboisement. La valeur écologique de ces arbres serait « *irremplaçable* », car ils abritent une faune spécifique, des lichens, des insectes, etc., et sont des puits de carbone essentiels à la lutte contre le changement climatique. La simple « *compensation* » par la plantation de jeunes arbres ne remplacerait la valeur biologique d'un vieil arbre.

L'impact potentiel sur les haies a été souligné. Elles sont décrites comme des espaces particulièrement propices au développement et à la circulation de la biodiversité. La destruction de plusieurs centaines de mètres de haies fait craindre des « *effets en cascade [qui] ne sauraient être compensés postérieurement* », d'autant plus que les engins de chantier sont source de pollutions sonore et lumineuse qui peut également affecter les espèces. La demande d'autorisation de défrichement de haies apparaît illogique alors que « *l'État donne des subventions pour reboiser et replanter des haies* ».

Espèces à protéger

Plusieurs contributions traitent des effets des investigations préalables sur les espèces présentes tout au long du tracé et des moyens à mettre en place pour les protéger.

Des participants demandent ainsi si « *les conditions de dérogation pour atteinte à des espèces protégées sont remplies* ». Pour certains que le dossier de demande d'autorisation « *ne [le] démontre pas de manière précise* ». Plusieurs espèces sont citées à titre d'exemple :

- L'association Roqueton Environnement propose un recensement non exhaustif des espèces présentes sur le territoire, qui subiraient les conséquences des investigations préalables. En particulier : la tortue cistude et le triton marbré (espèce classée vulnérable) ; les salamandres et les chiroptères qui subiraient l'abattage des arbres et la coupure des ripisylves ; les oiseaux dont la suppression « *des habitats arborés et des haies aura un impact direct sur les sites de nidification* ».
- Une contribution fait état de nombreuses observations à Saint-Michel de Rieufret. Les espèces aperçues ne seraient pas mentionnées dans le DAE1, ou leurs habitats seraient sous-dimensionnés au vu des surfaces énoncées : Rainette verte, couleuvre, chauve-souris, triton marbré, etc. Plusieurs oiseaux sont aussi présents sur le territoire. De manière générale, l'auteur de cette contribution s'interroge sur la possibilité de pouvoir détruire ces espèces sans dérogation, et de « *participer à la 6^e extinction de masse* ». Il met en doute la possibilité d'accorder une dérogation, étant donné la spécificité du territoire décrit comme une « *des zones continues les plus vastes favorables à l'entomofaune* »
- Une participante s'inquiète des conséquences du défrichement du massif landais sur la Fauvette pitchou, le Fadet des laïches et les odonates, espèces protégées ou menacées.
- Le Vison d'Europe ferait l'objet d'un manque « *d'inventaires récents et de données issues du Plan national d'action*. Et de conclure que sa présence ne peut être ignorée et que « *tout travail susceptible de détruire ou d'altérer ses habitats constitue une violation de la protection stricte prévue par le Code de l'environnement* ».
- Un participant demande la mise en place de mesures compensatoires pour sauvegarder la Rousserolle Turoïde sur la commune de Saint-Jory en plantant des « *roseaux d'un diamètre supérieur à 6 cm afin que cette espèce en voie d'extinction puisse se reproduire correctement* ».
- Selon l'association Ciron Bien Commun, « *l'agrion de mercure et le fadet des laïches [...] n'ont pas fait l'objet d'études spécifiques* ». Elle regrette également que les espèces non protégées, mais menacées ne soient pas traitées avec précision, « *en contradiction avec l'objectif d'absence de perte nette* » de biodiversité.

Plus généralement, d'après plusieurs participants, « *le dossier regroupe plusieurs espèces sous des catégories générales, comme "faune aquatique" ou "mammifères semi-aquatiques", sans toujours distinguer leurs exigences écologiques propres. Par exemple, la Loutre et le Vison d'Europe sont souvent traités ensemble, alors que leurs besoins en habitat et en couverture végétale diffèrent sensiblement.* »

L'approche retenue par les porteurs du projet a également donné lieu à des interrogations :

Le sujet des inventaires faune-flore revient plusieurs fois. Selon certains participants, les études faune-flore utilisées dans le dossier de demande d'autorisation « *datent de plusieurs années et ne précisent pas les périodes ni la fréquence des relevés* ». Ils indiquent qu'il existe des données postérieures à 2023, notamment celles issues des suivis associatifs ou de l'Office français de la biodiversité, qui « *ne semblent pas intégrées* » au dossier. Ils craignent ainsi que les inventaires ne soient « *pas récents, complets ou représentatifs des cycles biologiques* » et considère que l'évaluation des impacts sur la biodiversité « *doit être actualisée avant toute autorisation de travaux* ». La non-

exhaustivité des inventaires naturalistes relevée par certains participants leur fait craindre que les mesures compensatoires soient sous-estimées.

Un autre participant estime que le dossier « *ne tient pas compte du cycle des saisons, des cycles de reproduction des êtres vivants. Le nombre de demandes de dérogation, pour destruction de lieux de vie, est très trop important tout en étant, malgré cela, parcellaire* ».

Il manquerait une « *carte de synthèse permettant de combiner les habitats d'espèce de l'ensemble des groupes faunistique* » ainsi qu'un « *tableau de synthèse pour chaque espèce protégée précisant par secteur à enjeux, les surfaces totales et impactées, le niveau d'enjeu, les espèces observées et potentiellement présentes* ». En effet, il a été souligné que « *l'évaluation environnementale doit analyser séparément chaque espèce protégée concernée* ». Dans le même ordre d'idée, une contribution regrette l'absence de superposition cartographique pour constater la présence d'impacts résiduels.

Il a également été noté que « *certaines composantes du milieu, comme les espèces aquatiques, les chauves-souris ou les amphibiens, nécessitent des suivis spécifiques selon des protocoles reconnus* ». Cependant, ce participant considère que « *le dossier ne précise pas si ces suivis sont prévus, ni comment ils seront coordonnés entre les différents acteurs* », ce qui « *ne permet pas d'évaluer correctement les effets du projet et contrevient à l'esprit du principe ERC.* »

Certains participants, conscients des impacts des travaux préparatoires sur l'environnement, sont toutefois favorables aux travaux, puisque ces « *désordres écologiques* » restent « *limités en superficie et en durée* ».

Méthodologie mise en œuvre pour établir l'étude d'impact

Des contributions reprennent les critiques émises par le CNPN : prospections insuffisantes, inventaires parfois opportunistes, cartographies manquantes, omission de la ZPS de Captieux.

La question des impacts cumulés se pose également : fallait-il fournir une analyse des impacts cumulés des investigations préalables avec les autres volets du projet LNSO ? De son côté, FNE Tarn-et-Garonne estime que certains projets n'ont pas été pris en compte dans l'analyse des impacts cumulés, comme la Zone d'Aménagement Différé (ZAD) de Montauban, alors même que celle-ci est « *associée directement au projet de LGV* ». Quelques participants estiment également que le dossier ne prend pas en compte les « *pressions cumulées sur les espèces protégées* » sur un territoire « *déjà fragmenté par plusieurs infrastructures du transport* » et subissant les effets du réchauffement climatique. Le dossier ne présente « *pas de bilan global des populations concernées à l'échelle régionale ni d'analyse de la synergie entre projets.* »

Une contribution s'étonne de l'absence de prise en compte des hotspots de biodiversité et des données sur la trame verte et bleue du SRADDET.

Démarche ERC, mesures compensatoires et suivi environnemental

D'après quelques participants, « *plusieurs éléments du dossier laissent penser que certaines atteintes [aux milieux naturels] auraient pu être évitées ou réduites davantage* ». Une participante estime que le principe d'évitement doit être utilisé en priorité absolue alors qu'une autre considère que le dossier ne fait pas mention d'alternatives pour éviter les habitats sensibles. L'absence de variante d'évitement au stade de la DAE1 est plusieurs fois critiquée. Des participants considèrent de la volonté d'éviter doit être démontrée à chaque étape du projet, et pas seulement lors de la déclaration d'utilité publique sur le tracé. SEPANSO Gironde et Ciron Bien Commun ont regretté l'absence d'alternatives au projet et au tracé. La communauté de communes Grand Sud Tarn & Garonne déplore l'insuffisance des mesures d'évitement, « *notamment sur les enjeux sensibles que présentent les zones humides où très peu nous semblent vraiment évitées* ».

Des participants expliquent que « *les mesures de réduction doivent être fondées sur des études écologiques spécifiques à chaque groupe d'espèces* », par exemple « *les passages sous ouvrages trop secs ou trop lumineux ne sont pas utilisables par les mammifères semi-aquatiques* ».

Pour plusieurs participants, les mesures compensatoires présentées seraient « *sous-estimées* » ou « *dérisoires, et ne permettront pas de contrebalancer les dommages graves causés à des équilibres naturels en place depuis des milliers d'années* ». Un participant estime aussi qu'elles sont considérées ici comme « *facultatives* », contrevenant à la loi. Il a également été noté que la définition des mesures compensatoires doit impliquer les habitants, agriculteurs et élus communaux ou départementaux des communes traversées. De manière globale, plusieurs participants contestent le choix des zones de compensation : localisation éloignée voire déconnectée du site affecté, efficacité incertaine, acquisition foncière incertaine. La pérennité des mesures de compensation est aussi questionnée (par exemple : reconstitution de milieux humides sans prise en compte des conditions hydrologiques locales). Enfin, plusieurs participants dénoncent que les effets cumulés n'aient pas été étudiés. Enfin, le calcul des surfaces compensatoires fait aussi débat : « *Les surfaces compensatoires doivent être fondées sur une équivalence écologique démontrée et non sur des ratios génériques ; en l'absence de cette justification, la compensation ne répond pas aux exigences de proportionnalité fixées par la loi.* »

Une participante estime que « *certaines mesures annoncées restent à l'état d'intentions, sans inscription dans des documents contractuels, des arrêtés ou des conventions de gestion à long terme* ». Elle souligne que « *les mesures compensatoires doivent être assorties d'engagements formels et opposables ; à défaut, leur réalisation et leur maintien ne peuvent être considérés comme assurés* ». Par ailleurs, « *les emprises foncières nécessaires à la compensation ne sont pas acquises, sinon à peine repérées. Seule une infime partie des surfaces est acquise* ».

Une participante demande si les mesures compensatoires garantissent le maintien des populations d'espèces protégées. Elle explique que, « *pour justifier les atteintes aux espèces protégées, notamment les loutres, le vison d'Europe et les cistudes, le projet doit démontrer que les mesures compensatoires permettront de maintenir ou de restaurer un état de conservation favorable* ». Or, d'après elle, le dossier ne permet pas de conclure que les sites de compensation présentent les « *conditions écologiques nécessaires pour accueillir les espèces concernées* ». Ce constat est partagé par plusieurs participants. D'autres participants s'interrogent sur la possibilité pour les espèces concernées de recoloniser les zones de compensation, mais aussi si les zones choisies pour reconstituer les habitats répondent aux « *exigences écologiques de ces espèces* ».

La communauté de communes Grand Sud Tarn & Garonne considère que les sites de compensation pré-fléchés ne présentent pas de localisation précise, ce qui empêche de les identifier clairement. A contrario, une contribution de particulier regrette des choix de sites de compensation parfois trop distants des zones impactées, et sur des milieux différents (exemple : coteaux viticoles dont la libre évolution naturelle aurait pu apporter des bénéfices environnementaux proches). L'intercommunalité formule également une remarque concernant les mesures d'accompagnement, précisant qu'elle souhaiterait que « *le choix des essences soit fait en vue d'une adaptation à +4°C, qu'un atterrissage en local de ces replantations soit prévu, voire que certains de ces espaces naturels restaurés ou créés dans le cadre des compensations soient proposés sous forme de circuits de randonnée ou d'activités de découverte de la nature* ». Le maire de Verdun-sur-Garonne reprend le même argumentaire, tout comme la commune de Campsas.

Concernant les compensations toujours, des participants considèrent que « *leurs surfaces doivent correspondre à des équivalences écologiques au lieu de ratios génériques* », et s'inquiètent de ne pas constater de justifications dans le cadre du projet présenté, jugeant ainsi que les « *compensations ne correspondent pas aux exigences de proportionnalité déterminées par la loi* ».

Un participant rappelle l'irréversibilité des dégâts causés lors de travaux préparatoires, et reste perplexe quant aux terrains choisis comme zones de compensations, qui correspondent pour certaines à d'anciennes parcelles viticoles traitées chimiquement, éloignées de surcroît des zones impactées par les travaux : « *Engager donc de telles destructions pose un problème de réversibilité dans la mesure où l'impact que cela aura sur la fragile biodiversité de ces écosystèmes préservés est très difficile à prévoir et encore plus difficile à réparer en cas de dégâts avérés. On ne pourra pas replanter des chênes bicentennaires, on ne pourra pas ressusciter une tortue écrasée sous les roues d'un*

engin, ni rétablir un microclimat qui a préservé des hêtres exceptionnels pendant des millénaires si celui-ci venait à être perturbé. Je me suis rendu sur des parcelles envisagées comme "zones de compensation écologique". Des parcelles viticoles stériles arrachées après avoir accumulé 40 ans ou plus de traitements chimiques intensifs seraient donc considérées comme "compensation écologique" des zones humides millénaires de la vallée du Ciron. »

La question de la temporalité des mesures compensatoires se pose également : un participant regrette le manque d'anticipation, estimant qu'il « eût fallu mettre en place des restaurations de milieu plusieurs années avant la destruction des haies et manière contigüe, car, si l'on procède en sens inverse, on détruit, on affaiblit des populations tant sur le plan quantitatif que sanitaire. » Ce constat est partagé par d'autres participants, qui soulignent l'importance de « non-perte nette de biodiversité ». En effet, le décalage temporel induit que « des milieux naturels détruits le seront dès les premiers travaux, tandis que les sites de compensation nécessitent plusieurs années pour atteindre leur plein fonctionnement », entraînant une « perte nette d'habitats et de biodiversité pendant plusieurs cycles écologiques ». Pour Ciron Bien Commun, les délais de mise en œuvre (10 à 30 ans) apparaissent trop longs, ce qui fait craindre une perte de biodiversité, tandis que le suivi sur 50 ans apparaît inférieur à la durée d'exploitation de la ligne.

L'association Landes Environnement Attitude (L.E.A.) a fourni une contribution détaillée reprenant et confirmant les remarques développées par d'autres institutions sur le projet (AE, CNPN, PNR Landes de Gascogne, CLE du SAGE Ciron). Concernant les travaux préparatoires spécifiquement, l'association déplore le choix fait pour la Loure et le Vison à Landiras : la zone choisie n'offrirait aucune garantie de fonctionnalité. De plus, l'association dénonce le dérangement de l'espèce Circaète Jean-le-Blanc (rapace nicheur) pendant sa période de nidification au printemps 2025, dans le cadre de travaux de piquetage et de marquage des bois : « Au moins un nid connu de Circaète a été abandonné suite à ces passages intempestifs ». L'association annonce qu'un signalement a été envoyé à la LPO. Des précisions sont aussi demandées sur la compensation des espaces d'hivernage des oiseaux comme les bécasses.

Le suivi de mise en œuvre des mesures compensatoires a donné lieu à plusieurs contributions.

Un participant déplore le manque de précisions concernant les protocoles, les indicateurs et la durée d'observation : « Sans suivi écologique défini et opposable, il est impossible de garantir la pérennité des mesures compensatoires, ce qui rend leur efficacité juridique et écologique incertaine. »

Des participants réclament un suivi effectif : « Des mesures correctrices sont-elles prévues en cas d'échec constaté ? Le suivi n'a de sens que s'il peut conduire à une adaptation des mesures lorsque les résultats sont insuffisants. Or, le dossier ne prévoit pas de mécanisme correctif ni de seuils d'alerte permettant de réviser les engagements. ». In fine, les moyens, notamment financiers, mis en œuvre pour assurer ce suivi sont interrogés : « Les moyens financiers dédiés au suivi sont-ils garantis ? Un suivi écologique efficace nécessite des financements stables sur plusieurs années pour les relevés, les analyses et les publications. »

La présence d'un écologue pour superviser les mesures de sauvetage a été réclamée. Selon d'autres participants, le suivi environnemental doit « être placé sous le contrôle d'organismes indépendants ou d'un comité de suivi pluraliste, incluant des représentants de la société civile, afin de garantir sa crédibilité et sa transparence ». Il est précisé que « si les études sont conduites par des prestataires liés au maître d'ouvrage, leur neutralité peut être remise en cause ». Le résultat du suivi environnemental devra être « rendu public et régulièrement mis à la disposition du public ».

Respect des principes du droit environnemental

Des questions ont porté sur la conformité des investigations préalables avec certains principes généraux du droit environnemental.

Le principe de précaution a été évoqué. Les incertitudes sur les impacts du projet pourraient de ce point de vue imposer la suspension du projet ou le refus d'autorisation administrative le temps de mettre en place des mesures provisoires.

L'application du principe pollueur-payeur nécessiterait d'établir les « *responsabilités financières et juridiques en cas de dommage environnemental* ». Or, selon des participants, « *le dossier ne précise pas les modalités d'indemnisation ni les garanties financières prévues pour couvrir d'éventuels préjudices écologiques* ».

Il est également demandé au maître d'ouvrage de fournir un document formel (et juridiquement contraignant) sur ses engagements environnementaux, afin de permettre un « *contrôle citoyen effectif* ». Un participant considère à ce sujet qu'il « *manque encore 70 %* » des mesures compensatoires.

Une participante demande davantage de réponses quant aux obligations légales qui pèsent sur le projet et la démarche initiée au travers de ces travaux préparatoires :

- Le projet respecte-t-il les obligations du Code de l'environnement ?
- La gouvernance du projet garantit-elle une mise en œuvre transparente et contrôlable des mesures environnementales ?
- Les documents de planification et de réglementation environnementale ont-ils été pris en compte ?
- Le principe de précaution est-il appliqué face aux incertitudes scientifiques ?
- Le dispositif de contrôle et de sanction est-il précisé ?
- Les responsabilités financières et juridiques en cas de dommage environnemental sont-elles établies ? »

Une participante s'interroge sur la mise en conformité du dossier avec les schémas régionaux de cohérence écologique, les plans de gestion de l'eau, les documents d'urbanisme et les plans climat-air-énergie territoriaux, afin de respecter le Code de l'environnement.

La SEPANSO Gironde dénonce « des insuffisances majeures relevées par les trois autorités expertes indépendantes (CNPEN, Autorité environnementale, CLE du SAGE Ciron) » qui seraient incompatibles avec une autorisation environnementale. Elle estime que la raison impérieuse d'intérêt public majeure (RIIPM) n'est pas démontrée.

Effet des investigations préalables sur les milieux aquatiques

Impacts sur les zones humides

Les zones humides constituent aux yeux du public le principal enjeu mettant en lien les travaux préparatoires et les milieux aquatiques.

Un participant considère que « *plusieurs impacts, notamment sur les zones humides, la faune aquatique et les espèces protégées, sont encore mal connus.* » Un autre souligne que « *les données d'inventaire des zones humides indiquées dans le dossier ne précisent pas la période des relevés ni les méthodes employées. Certaines zones situées en bordure d'emprise ou à proximité des accès de chantier semblent ne pas avoir été étudiées de manière approfondie.* ». Pour être fiables, les inventaires devraient « *s'appuyer sur plusieurs campagnes de relevés, réalisées à des périodes où la végétation et l'humidité du sol permettent une identification précise.* ». Le dossier ne préciserait pas clairement si cette approche a été suivie. L'association Ciron Bien Commun estime pour sa part que 29 hectares de zones humides n'ont pas été repérés en raison d'une méthodologie non-conforme.

Par ailleurs, un participant a émis des doutes sur la capacité des concepteurs du projet à évaluer l'incidence des travaux de gros œuvre sur un périmètre aussi étendu : « *calculer l'impact sur quelques centaines de mètres peut-être, mais l'incidence globale sur un bassin versant, je n'y crois pas un instant.* ».

Des participants soulignent l'importance d'intégrer « *la préservation des ressources en eau dans une logique d'adaptation climatique.* ». Un considère que « *la destruction ou la perturbation des milieux humides réduit la capacité du territoire à stocker l'eau et à atténuer les épisodes de sécheresse ou d'inondation.* ». Selon lui, « *le dossier ne relie pas explicitement les impacts hydrologiques du projet à cette dimension de résilience.* ». Il souhaite que soit intégré l'objectif de préservation des ressources en eau dans une logique d'adaptation climatique afin de répondre aux objectifs de gestion durable fixés par la stratégie nationale bas carbone et les plans de gestion de l'eau.

Plusieurs contributions ont abordé le « *principe de non-dégradation des régimes hydrologiques des zones humides et de préserver leur alimentation en eau* » figurant dans le Code de l'environnement. Une contribution pointe un ratio d'évitement insuffisant pour ces zones humides : « *2 ha évités pour 74 ha affectés.* ». Dans le Tarn-et-Garonne, France Nature Environnement comptabilise 1 038,46 ha touchés, mais seulement 14 ha proposés à la compensation. Ainsi, ces participants estiment que les travaux préparatoires (terrassements, sondages, pistes, pompages, remblais...) doivent justifier l'absence d'impact sur le régime hydrologique de ces zones humides.

L'évaluation de la qualité des cours d'eau est jugée trop réductrice, car elle ne prend pas en compte l'ensemble des pressions hydromorphologiques et anthropiques. Il est demandé au maître d'ouvrage de ne pas résumer son analyse « *simplement aux pollutions diffuses.* ». Il est recommandé de tenir compte des prélèvements en eau et des usages existants.

Des secteurs de sensibilité plus spécifiques ont été mis en avant :

- Plusieurs participants s'inquiètent des conséquences des travaux sur la zone humide située à proximité du pont de Fenouillet, qui correspond à une « *zone de sauvegarde amphibien.* ». L'association est attentive à l'étude portée sur cette zone, et aux moyens mis en place pour sauvegarder cette zone, qui est menacée directement par le tracé de la ligne et par les travaux préparatoires.
- La SEPANSO Gironde pointe la grande fragilité du Gât mort, impossible à restaurer, en raison de « *processus lents, complexes et multidépendants.* ». D'autres cours d'eau sont mis en évidence pour leur richesse écologique : Saucats, Barboue, Gargalle.
- D'après plusieurs participants, le dossier « *révèle des incompatibilités majeures avec le SDAGE Adour-Garonne 2022-2027 et de SAGE Vallée de la Garonne-Ciron, qui imposent la préservation qualitative et quantitative des ressources, la continuité écologique et la neutralité hydraulique.* ».

Plusieurs questions sont également posées :

- Est-ce que les inventaires couvrent l'ensemble des emprises, y compris ceux hors du tracé ?
- Ces inventaires sont-ils actualisés ?
- Quelles mesures de protection spécifiques sont prises ?
- Quels dispositifs retenus pour assurer la non-dégradation de ces zones humides et éviter leur non-assèchement ?
- Les risques de pollution accidentelle pendant les travaux ont-ils été pris en compte et évalués ?

Continuités hydrauliques

Les zones humides forment des « ensembles connectés ». D'après le Code de l'environnement et la Directive européenne « cadre sur l'eau », le maître d'ouvrage « doit démontrer que la continuité hydraulique est préservée pendant et après les travaux, et que les fonctions hydrologiques et écologiques des zones humides sont maintenues ».

Or, d'après des participants, les travaux préalables (sondages et terrassements notamment) risqueraient « de modifier la circulation des eaux souterraines et superficielles et de fragmenter des ensembles de zones humides connectées ». Un participant souligne que, « en l'absence d'éléments démontrant cette continuité, le dossier présente une lacune réglementaire majeure au titre de la loi sur l'eau et de l'évaluation environnementale ». Un autre participant estime que les travaux préparatoires « peuvent perturber les écoulements naturels, les nappes phréatiques et les milieux aquatiques en aval, entraînant des risques de ruissellement, de pollution ou de déséquilibre hydrologique ». Il s'inquiète que la rupture des continuités hydrologiques puisse amener à un « isolement des zones humides, baisse de biodiversité, altération de la qualité de l'eau et augmentation du risque d'inondation ». Il s'interroge donc sur le fait de savoir si les mesures d'évitement ont permis de limiter réellement les impacts sur le réseau hydrographique, et si les effets cumulés sur les eaux superficielles ont bien été pris en compte. Concernant le risque inondation, plusieurs participants relèvent que ce phénomène s'accroît déjà ces dernières années.

La SEPANSO de Gironde reprend dans sa contribution plusieurs prescriptions de la Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE du Ciron : maintien des continuités hydrauliques latérales, maintien des capacités naturelles d'infiltration, protection des sources et résurgences. Elle conclut à l'incompatibilité du DAE1 avec les règles du SAGE Ciron.

Un habitant de Bressols appelle à une modification du projet au niveau du lieu-dit « La Loube », pour empêcher le resserrement du ruisseau La Loube « dont l'écoulement est déjà difficile et provoque des inondations en amont ! Un viaduc plus important permettrait de remédier de sauvegarder bâtiments, routes existantes C1 et D77 en particulier. »

Une question de méthodologie est posée : les EPCI gestionnaires des cours d'eau ont-ils été sollicités pour partager leurs données ?

Eaux souterraines

Des participants font part de leur inquiétude quant à la protection des nappes et des eaux souterraines. Ils redoutent la possibilité que les sondages et forages entrent en contact avec des nappes souterraines « sans protocole de confinement et suivi hydrogéologique précis ». Le dossier évoquerait des mesures de précaution, mais « mais sans indiquer précisément la profondeur des nappes concernées ni les protocoles de protection prévus ».

La SEPANSO Gironde alerte sur les nappes perchées landaises qui dépendent de l'infiltration diffuse à travers des horizons meubles. Leur fonctionnement serait incompatible avec la création de pistes, de terrassements ou de circulations d'engins, dont les effets mécaniques tassent le sol sur des dizaines de centimètres. Elle considère également que le franchissement du Barthos est occulté

dans les études. Elle redoute des effets sur les eaux souterraines : effondrement de conduits karstiques, déviation de circulations souterraines, transferts de polluants vers la nappe, assèchement de zones humides amont.

Cas particulier du Ciron

La « *grande sensibilité* » de la vallée du Ciron et de sa forêt est largement mise en avant et les travaux préparatoires risqueraient de « *perturber le régime hydrique, la température, la qualité des eaux ou les échanges hydrogéologiques souterrains du Ciron et de ses affluents* ». La présence d'espèces protégées en voie de disparition, notamment la loutre et le vison d'Europe, est signalée. La rivière Gat Mort et les ruisseaux de Pomarède et de Civrac sont aussi cités dans ce secteur.

Par ailleurs, un participant indique que le dossier conclut à une absence d'enjeu de faune aquatique en l'absence de cours d'eau à Bernos-Beaulac, malgré la présence du Ciron.

Un participant rappelle que ce territoire « *fait l'objet actuellement d'un projet d'arrêté de Protection de Biotope et d'Habitats Naturels. L'objet de cet arrêté est la protection de la hêtraie du Ciron par une bande tampon d'environ 90 m (largeur optimale) de couvert forestier. Ce lieu est également dans le périmètre d'un projet de réserve naturelle, comme d'autres lieux emblématiques de cette vallée du Ciron* ».

« *L'ouverture du milieu est en soi un impact majeur, même avant la construction de la ligne* » d'après le constat de la SEPANSO qui met en avant la diversité exceptionnelle autour du cours d'eau et son extrême sensibilité.

Articulation entre les investigations préalables et les risques naturels

L'association Roqueton Environnement dénonce une aggravation du risque d'inondation et de sécheresse du fait des investigations préalables et de leur impact sur « *l'hydrologie naturelle* ».

La commune de Campsas indique que, durant les opérations de diagnostics archéologiques, ses élus seront « *très attentifs aux dispositions prévues concernant les travaux de décapage, stockage de terre et remblaiements qui peuvent nuire au bon écoulement des eaux s'ils se situent en zone inondable ou lit majeur de cours d'eau recensés dans les PPRI* ».

Relations entre les milieux aquatiques, la faune et l'humain

Une participante souligne que « *les espaces humides au sud de Bordeaux sont cruciaux pour la survie d'espèces protégées, qui garantissent la biodiversité, mais aussi le contrôle d'espèces nocives, comme les moustiques tigres, qui sont de plus en plus agressifs. Les épidémies de Nile West de cet été nous ont démontré qu'ils deviennent aussi très dangereux pour la santé publique.* »

Les effets indirects des atteintes aux zones humides sont aussi abordés. Un habitant de Beautiran indique également que ce territoire est « *en partie protégé et classé en zone humide, indispensable au vu du réchauffement climatique.* » On lit ailleurs que « *la disparition des zones humides, prairies et boisements (défrichement) provoque un relargage de CO₂ dans l'atmosphère. Le dossier n'évalue pas ces pertes, ni la capacité des mesures compensatoires à les compenser* ».

Mesures compensatoires et suivi environnemental

Plusieurs participants s'interrogent sur les mesures compensatoires spécifiques aux milieux aquatiques. Les projets de restauration « *doivent être fondés sur des études hydrologiques précises* » afin de ne pas faire une « *compensation aléatoire* », notamment la création de mares ou la replantation de ripisylves. Un participant fait remarquer que « *les mesures compensatoires doivent être implantées dans le même bassin versant ou la même unité écologique que les zones impactées* ». Les localisations de compensations présentées dans le dossier apparaissent « *éloignées ou déconnectées des sites affectés. Cette dispersion compromet la restauration des continuités naturelles et la cohérence hydrologique* ». Le calendrier des mesures ne permettrait pas « *une compensation efficace vis-à-vis des zones humides (perte nette) puisque ces dernières mettent plus longtemps à se régénérer qu'à être détruites* ».

Par ailleurs, le dossier ne fournirait pas d'éléments comparatifs entre les options étudiées pour minimiser les atteintes aux eaux superficielles des chantiers. Le dossier ne mentionnerait également « *pas de suivi des niveaux d'eau, de la turbidité ou de l'évolution morphologique des ruisseaux* », ce qui empêcherait l'administration de « *vérifier la conformité des mesures hydrologiques ni corriger les dérives constatées* ».

Par ailleurs, le dossier mentionne des mesures de traitement sans en préciser les modalités techniques, les sites de rejet ni les seuils de qualité exigés.

Par ailleurs, un participant met l'accent sur le suivi environnemental sur les milieux aquatiques. Il considère que le dossier ne précise pas la durée, les indicateurs ou les organismes chargés de la mise en œuvre du suivi des nappes, des débits et de la qualité de l'eau. Il explique qu'un « *suivi limité dans le temps ne permettrait pas de mesurer les effets différés des modifications hydrauliques* ». Il soutient que l'autorisation environnementale doit « *conditionner les travaux à la mise en place d'un suivi hydrologique permanent, transparent et indépendant* ».

Effet des investigations préalables sur la sylviculture

Ampleur de la demande d'autorisation de défrichement

Plusieurs participants estiment que « ces destructions massives ne sont pas justifiées par un intérêt public majeur, et leur compensation est incertaine ».

D'après un participant, la surface de la demande d'autorisation de défrichement serait trop grande au vu des travaux envisagés : la demande d'autorisation de défrichement porte sur l'entièreté du tracé alors que « les diagnostics archéologiques seront réalisés sur seulement 10 % du tracé (page 11 de la pièce G) ». Une participante s'inquiète également des conséquences du défrichement : « ces défrichements hâtifs vont contribuer à fragmenter le massif, ils vont augmenter le nombre de lisières et les fragiliser, amplifier les risques de dépérissement et de chablis ainsi que les risques d'incendie, en portant atteinte au réseau de pistes de DFCI. Or, il est notoire que les risques d'incendie sont très élevés dans le massif landais ».

En Gironde, ATTAC regrette le défrichement de 384,5 hectares « entraînant une perte de stockage de carbone, une destruction de zones humides et une fragmentation des habitats des espèces protégées ».

La réalisation du « défrichement de plus de 1 000 hectares de forêts, prairies, zones humides et haies bocagères » avant la fin des procédures contentieuses est également une source d'inquiétude. Elle correspond à « des niveaux difficilement compréhensibles » selon la SEPANSO de Gironde. Celle-ci se demande notamment :

- pourquoi des sondages ponctuels exigeraient de déboiser des surfaces continues,
- pourquoi les pistes d'accès devraient être accompagnées d'un changement de destination forestière,
- pourquoi les diagnostics archéologiques nécessiteraient une ouverture systématique du couvert végétal,
- pourquoi l'emprise totale doit être défrichée au lieu d'être traitée de manière ciblée.

Le groupe Écologie & Solidarités (Bordeaux Métropole, Département de la Gironde et Région Nouvelle-Aquitaine) met également en avant ces remarques d'une ampleur trop forte qui vise « l'accélération de la réalisation du projet qui pourrait être autorisée. Quand tout sera détruit, plus rien ne pourra arrêter les engins de travaux publics. »

Quelques participants estiment de ce fait que ces investigations préalables « anticipent sur la construction de la ligne elle-même » en essayant d'obtenir une autorisation de défrichement sur l'entièreté du territoire concerné par le projet. Un participant remet en doute la réalité d'un « déboisement limité » dans le cadre de ces études. Un autre indique qu'un « déboisement limité » a eu lieu sur l'échangeur A62 de la Brède, mais qu'il n'y a « plus rien et rien ne pousse depuis au moins 5 ans ».

Un participant demande que les zones concernées par le défrichement soient clairement identifiées. Par ailleurs, il estime qu'une demande de déboisement serait plus appropriée qu'une demande de défrichement, car ce dernier se caractérise par un changement de l'affectation des sols : en cas de défrichement, les parcelles actuellement boisées ne seront jamais replantées.

Haies et arbres anciens

Un participant critique la volonté de retirer « des arbres centenaires pour y mettre des scions [...] dont 8 sur 10 crèvent la première année ». Une habitante de Landiras s'inquiète du devenir des « chênes-lièges » présents sur la commune. Elle demande si les spécimens de la route de Cabanac sont en zone protégée. L'association Roqueton Environnement dénonce le déboisement des arbres centenaires, qui constitue un « impact irréversible et disproportionné ».

Il a aussi été souligné que « *la destruction des haies bocagères réduit le rôle de brise-vent, de refuge faunistique et de stockage carbone* ».

Un habitant de Saint-Jory demande de préserver les arbres des communes de Lespinasse et Fenouillet (le long du canal des deux mers) dans la mesure où « *selon la législation en vigueur, la coupe d'arbres en alignement est interdite* ».

Le cas particulier de la forêt des Landes

Dans sa contribution, le Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest estime que le dossier tend à minimiser les spécificités et l'importance de la filière bois dans les Landes. Il considère que l'autorisation de défrichement demandée « *apparaît surdimensionnée par rapport aux besoins réels des investigations préalables et anticipe dès ce stade du projet un défrichement définitif, en contradiction avec la logique d'évitement des impacts* ». Il pose plusieurs questions : quel sera le volume total de bois prélevé ? qui achètera ce bois ? à quel montant ? quelle valorisation ?

Un membre de ce même syndicat appelle à prendre en compte les plans de gestion obligatoires auxquels sont soumises les propriétés forestières : « *cela implique que l'on ne coupe pas en dehors de ces plans de gestion (+ ou -4 ans) ; l'autorisation de défrichement [...] met en péril l'équilibre financier des propriétés, sans savoir si le projet se fera.* »

Par ailleurs, les compensations environnementales prévues au titre des investigations préalables sur des espaces forestiers constitueraient « *une quasi-mise sous cloche* » ou aboutiraient à « *un second défrichement indirect en créant des milieux ouverts* ». Cela entraînera une perte de surface forestière (qui ne serait pas compensée) et impactera donc la filière sylvicole et la filière bois, qui dépendent de cette ressource.

Un participant indique, concernant les Landes, que le nématode des pins fragilise déjà la sylviculture, et que les mesures de compensations, jugées trop faibles, n'aideront pas plus à surmonter les difficultés existantes.

En Gironde, ATTAC regrette le défrichement de 384,5 hectares « *entraînant une perte de stockage de carbone, une destruction de zones humides et une fragmentation des habitats des espèces protégées* ».

La SEPANSO de Gironde s'inquiète de la réalisation du « *défrichement de plus de 1 000 hectares de forêts, prairies, zones humides et haies bocagères* » avant la fin des procédures contentieuses. Elle correspond à « *des niveaux difficilement compréhensibles* » selon. Elle se demande notamment :

- pourquoi des sondages ponctuels exigeraient de déboiser des surfaces continues ;
- pourquoi les pistes d'accès devraient être accompagnées d'un changement de destination forestière ;
- pourquoi les diagnostics archéologiques nécessiteraient une ouverture systématique du couvert végétal ;
- pourquoi l'emprise totale doit être défrichée au lieu d'être traitée de manière ciblée.

Effet des investigations préalables sur les activités et les terres agricoles

Le risque de perturbation des activités agricoles a été avancé dans quelques contributions. Elles soulignent que, dans le cadre du dossier présenté à la consultation, « *les impacts sur les exploitations ne sont pas suffisamment évalués, notamment pour les élevages et cultures spécialisées* ». Le dossier ne préciserait ni la surface agricole totale impactée ni les modalités de compensation foncière pour les exploitants concernés. En ce sens, le projet ne respecterait pas « *les obligations de protection des terres agricoles et rurales* ». Par ailleurs, il n'indique pas si les agriculteurs ont été « *pleinement associés à la conception des mesures compensatoires ou de suivi* », ce qui « *ne satisfait pas aux exigences de transparence et de dialogue environnemental* ».

Une contribution reprise en des termes proches par plusieurs participants porte sur les effets des investigations sur le Ciron et aborde indirectement les questions agricoles dans le Sauternais. Le caractère particulier du Ciron est mis en avant, en faisant un lien entre le cours d'eau un microclimat participant au développement du *Botrytis cinerea*, la « *pourriture noble* », qui confère « *son unicité et sa renommée mondiale à l'Appellation d'Origine Contrôlée (AOC) Sauternes* ». Les investigations pourraient donc avoir des impacts sur « *la viticulture locale et le patrimoine économique et culturel mondial qu'elle représente* ». Une personne demande ainsi « *l'exclusion pure et simple de toute zone d'investigation ou de libération d'emprise située dans la bande d'influence directe du Ciron et des zones humides associées.* »

Effet des investigations préalables sur le cadre de vie

Les nuisances liées au chantier

Quelques contributions abordent le sujet du cadre de vie et notamment les nuisances potentielles causées par les investigations préalables. Ces participants craignent « *du bruit, des vibrations, de la poussière et une circulation accrue sur les routes locales* » à cause des travaux de forage. La commune de Campsas souhaite que durant la phase chantier, « *le bruit et la poussière devront être limités et les stockages et déplacements de terre de remblais, optimisés pour limiter l'impact sur les axes routiers utilisés qui devront être remis en état à la fin du chantier* ». Un participant redoute les effets des engins de chantier pour les sondages géotechniques, qui généreront « *des nuisances sonores, de la pollution (hydrocarbures, boues) et une dégradation des sols, même si ces impacts sont considérés comme "temporaires"* ».

D'après des participants, le dossier ne présente « *pas de plan précis de réduction de ces nuisances* » pour les habitants proches du tracé, « *ni de dispositif de surveillance en continu* ». En l'absence de ce type de mesures, « *le projet ne satisfait pas à l'obligation de limitation des nuisances prévue par la réglementation environnementale.* »

Par ailleurs, « *les écoles, habitations et exploitations agricoles situées à proximité immédiate des chantiers peuvent être exposées à des risques particuliers.* » Un participant estime que la demande n'est pas à jour, car le FAM (Foyer d'Accueil Médicalisé) à Saint-Michel-de-Rieufret, n'apparaît pas sur la carte d'impact sonore. Il est donc demandé d'apporter des précisions sur l'éloignement minimal ou les mesures adaptées à ces situations, ainsi que de mettre en place un dispositif « *permettant aux habitants et aux associations de notifier les dérives observées sur le terrain* ».

Des participants s'interrogent sur les effets des travaux sur l'intégrité des habitations (fissures).

Les convois d'engins suscitent aussi des inquiétudes. L'absence de bases chantier connectées au réseau ferré national implique des approvisionnements par la route avec un fort impact sur les réseaux routiers locaux et des doutes sur la remise en état à l'issue des travaux : « *D'expérience on sait que les infrastructures routières ainsi dégradées à l'occasion de ces travaux ne sont pas totalement remises en état ni par les maîtres d'ouvrage (GPSO, SNCF Réseau), ni par les entreprises de travaux, ils se renvoient la responsabilité et ce sont les collectivités locales qui à la fin payent les réfections* ».

La chasse et la pêche

D'après un participant, « *dès les premiers travaux de sondages* », les loisirs de chasse et pêche seront impactés, car ils « *vont perturber toute l'hydrologie du bassin landais* » et « *le passage du gibier va complètement être perturbé, leur habitat va être morcelé* ». Plus tard, « *la circulation des TGV va achever d'effrayer le gibier qui en plus aura bien du mal à traverser les voies.* »

Une opportunité pour les riverains de mieux comprendre le projet

Dans sa contribution, l'association Eurosud TEAM souhaite que les travaux préparatoires « *offrent une occasion à saisir pour tisser ce lien avec le territoire et ses habitants afin qu'ils prennent connaissance de l'ensemble des enjeux du projet* ». L'association soutient le projet pour les enjeux de développement du réseau ferroviaire, de report modal et de développement économique. Elle souhaite que les riverains soient davantage associés à la procédure : « *ces études doivent être accompagnées d'actions de pédagogie sur le terrain, au plus près des populations impactées et des élus, même si cela est difficile. Sur les lieux sensibles, des actions spécifiques, innovantes et très régulières devraient être menées pour porter à la connaissance de tous cette démarche environnementale à haut niveau d'exigence.* »

Effet des investigations préalables sur les paysages

Lorsqu'elle était abordée, la question des paysages était le plus souvent traitée sous l'angle des effets de la LNSO dans son ensemble. Toutefois, certaines contributions portaient plus spécifiquement sur les effets des investigations préalables.

Une contribution souligne que « *les travaux préliminaires représentent déjà un début de la destruction prévisible à l'échelle du projet* ». D'après un participant, « *les impacts visuels sur les vallées, les coteaux et les zones naturelles ne sont pas correctement évalués. La qualité paysagère du territoire sera irrémédiablement altérée* ». Un autre met en avant les travaux déjà commencés entre Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrac, et qui donnent « *un aperçu de la destruction qu'ils veulent étendre sur des kilomètres* », regrettant que des arbres centenaires remarquables aient été abattus sans qu'ils ne puissent être remplacés, et s'interrogeant sur l'intérêt de définir des zones Natura 2000 « *si c'est pour les détruire* ».

Plusieurs participants souhaitent également que les travaux préparatoires prennent davantage en compte les Monuments Historiques, et plus largement le bâti (par exemple : « *Vous vous contentez de vous préoccuper de monuments historiques alors que le sud gironde a d'autres bâtis qui ont marqué l'histoire locale et qui demandent autant d'attention que les édifices évoqués.* »).

Enjeux d'archéologie

Quelques contributions expriment des inquiétudes sur les moyens alloués aux fouilles et jugent préférable de « *préserver ces "éventuels vestiges" en les laissant bien protégés là où ils sont* ». À titre d'exemple, des participants ont exprimé leur opinion sur les impacts négatifs des travaux de la ligne à grande vitesse Paris-Bordeaux et de la RN10 sur l'archéologie.

Un participant espère que les fouilles de l'INRAP seront bien effectuées dans un délai convenable, « *car il y aura, assurément, de belles découvertes à faire qui prendront du temps* ».

Les difficultés d'accès à certains sites font craindre que les fouilles ne révèlent pas tous les biens archéologiques, notamment en raison de contraintes environnementales. On a ainsi pu lire : « *Pour les aspects archéologiques, il faut impérativement laisser le temps aux archéologues de travailler dans de bonnes conditions, respectueuses aussi des enjeux climatiques* ».

Une participante dénonce un démarrage anticipé malgré l'inaccessibilité des terrains : « *Les diagnostics archéologiques par sondages sont en cours bien que tous les terrains ne soient pas accessibles (zones sensibles, terrains non acquis,...)* »

Dans sa contribution, la Société du Grand Projet ferroviaire Sud-Ouest (SGPSO) rappelle que « *les impacts environnementaux des investigations ont été maximisés dans l'étude d'impact en prenant en compte l'ensemble des emprises des entrées en terre sur lesquelles les diagnostics archéologiques ont été prescrits. Toutefois, les opérateurs de l'INRAP, en charge des investigations archéologiques, n'interviendront pas sur l'ensemble, mais effectueront des prélèvements sur environ 10 % des emprises seulement.* » Le Conseil départemental du Tarn reprend ces mêmes arguments.

Sous-sol et géotechnique

Des sondages anticipés ?

Un participant s'interroge sur la réalisation de 12 sondages géotechniques pour le compte de la SNCF du 12 au 28 novembre 2025 à Saint-Léger-de-Balson (33), avant la clôture de la consultation. Un autre évoque des sondages réalisés pour l'étude de sol par l'entreprise Géotech du 20 septembre au 4 novembre à Préchac, sur la D8, à hauteur du carrefour de La Bastide Moureson, alors que la consultation n'avait pas commencé.

Concernant les sondages géotechniques pour caractériser le sous-sol et adapter les fondations des ouvrages, un participant estime que le porteur de projet veut « s'octroyer le droit d'outrepasser la réglementation concernant les zones Natura 2000 ».

Quels effets sur les nappes phréatiques ?

Un autre participant dénonce la réalisation de sondages géotechniques sur des sites Natura 2000, mais également dans « des zones de puisages d'eau pour Bordeaux (source de Bellefont) alors que la Métropole commence à manquer d'eau ». Il craint que ces sondages « pourrissent les nappes phréatiques où [la Métropole] puise son eau ».

D'autres participants s'inquiètent des forages et sondages prévus au niveau de nappes phréatiques, risquant de « modifier les écoulements naturels ». Ils soulignent également le risque que les « produits de forage, des huiles ou des boues contaminées [...] puissent atteindre les eaux souterraines ». Ainsi, ils considèrent que le dossier « ne détaille pas les protocoles de confinement ni les procédures de contrôle de qualité de l'eau » avant, pendant et après les travaux pour éviter une pollution des nappes.

Impact écologique des sondages

Sur ces mêmes sujets d'interrogation, un participant indique que « les investigations ponctuelles présentent un impact limité et temporaire sur les milieux naturels, principalement lié aux accès et aux forages ponctuels. Les mesures d'évitement, de réduction et de remise en état permettront de répondre aux enjeux environnementaux identifiés. Les modalités de suivi environnemental et de gestion des déchets (de forage notamment) seront définies et permettront de présenter un bilan environnemental des travaux. »

La Société du Grand Projet ferroviaire Sud-Ouest estime que l'impact des sondages géotechniques sera très faible ». La SGPSO ajoute par ailleurs que SNCF Réseau a « fait le choix d'un suivi écologique directement intégré aux entreprises de forages géotechniques, permettant plus de fluidité et une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux », et que des écologues « seront en outre mis à disposition SNCF Réseau des équipes de l'INRAP, et des actions de sensibilisation et d'accompagnement seront mises en œuvre auprès des conducteurs de travaux, pour assurer la bonne maîtrise des impacts environnements pendant les travaux ».

Plusieurs avis similaires interrogent la nature et la gestion des déblais issus des sondages : « Certains peuvent contenir des matériaux pollués ou présenter des risques chimiques. Le dossier ne décrit pas les modalités de tri, de stockage, de transport ni la destination finale de ces déchets ». Il est également demandé de fournir plus de précisions sur la localisation des tranchées et des sites de sondage.

Fait à Bordeaux, le 12 janvier 2026