

Bordeaux, le 30 janvier 2026

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 du 27 octobre au 26 novembre 2025

1. Contexte de la consultation du public

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 1er 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 l'exposé des motifs de la décision.

2. Objet de la décision

La décision est une autorisation environnementale au titre de l'article L. 181-1 du Code de l'environnement, puisqu'elle déclenche les rubriques suivantes au titre de la loi sur l'eau :

Rubrique	Intitulé	Volume de l'opération	Régime
1.2.1.0	<p>À l'exception des prélèvements faisant l'objet d'une convention avec l'attributaire du débit affecté prévu par l'article L. 214-9, prélèvements et installations et ouvrages permettant le prélèvement, y compris par dérivation, dans un cours d'eau, dans sa nappe d'accompagnement ou dans un plan d'eau ou canal alimenté par ce cours d'eau ou cette nappe :</p> <p>2° D'une capacité totale maximale comprise entre 400 et 1000 m³/heure ou entre 2 et 5 % du débit du cours d'eau ou, à défaut, du débit global d'alimentation du canal ou du plan d'eau</p>	<p>Aucun besoin en eau n'est nécessaire pour cette activité. En cas d'arrivée d'eau en fond de fouille nécessitant un épuisement ponctuel de courte durée, un pompage de débit <8 m³/h pourra être exceptionnellement mis en place.</p>	

Rubrique	Intitulé	Volume de l'opération	Régime
1.3.1.0.	<p>À l'exception des prélèvements faisant l'objet d'une convention avec l'attributaire du débit affecté prévu par l'article L. 214-9, ouvrages, installations, travaux permettant un prélèvement total d'eau dans une zone où des mesures permanentes de répartition quantitative instituées, notamment au titre de l'article L. 211-2, ont prévu l'abaissement des seuils :</p> <p>2° Dans les autres cas (D).</p>	<p>Le bassin versant de la Garonne est en zone de répartition des eaux entre Saint-Jory et Langon</p> <p>Des pompages seront exceptionnellement nécessaires pour mettre hors d'eau les chantiers. La puissance installée sera inférieure à 8 m3/ha</p>	D
3.1.2.0	<p>Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau :</p> <p>2° Sur une longueur de cours d'eau inférieure à 100 m (D).</p> <p>Le lit mineur d'un cours d'eau est l'espace recouvert par les eaux coulant à pleins bords avant débordement.</p>	<p>Sondages sur la terrasse supérieure du lit mineur de la Garonne, sur une longueur de cours d'eau de 20 m maximum</p>	D
3.1.5.0	<p>Installations, ouvrages, travaux ou activités, dans le lit mineur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens, ou dans le lit majeur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères de brochet :</p> <p>2° Dans les autres cas (D).</p>	<p>Sondages dans les lits majeurs de plusieurs cours d'eau, et sur la terrasse supérieure du lit mineur de la Garonne</p> <p>Pas de destruction directe de frayères</p>	D
3.3.1.0	<p>Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant :</p> <p>1° Supérieure ou égale à 1 ha (A) ;</p>	<p>Destruction de 280,1 ha de zones humides</p>	A

(A : autorisation ; D : déclaration)

L'autorisation tient par ailleurs lieu :

- de dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées et à leurs habitats (art. L. 411-2 du Code de l'environnement) ;
- d'autorisation de défrichement au titre des articles L. 214-13 et L. 341-3 du Code forestier ;
- de demande d'autorisation de travaux aux abords de monuments historiques (art. L. 621-32 et L. 632-1 du Code du patrimoine) ;
- d'absence d'opposition au titre de régime d'évaluation des incidences Natura 2000 (art. L. 414-4 du Code de l'environnement).

Cette autorisation est formalisée par un arrêté des préfets de Gironde, de Lot-et-Garonne, de Tarn-et-Garonne et de Haute-Garonne, formulant des prescriptions permettant de respecter les enjeux

protégés au titre du Code de l'environnement et d'éviter, de réduire et de compenser les atteintes à l'environnement.

3. Motifs de la décision.

Les travaux nécessaires à la réalisation des lignes ferroviaires à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax ont été déclarés d'utilité publique et urgents par le décret n°2016-738 du 2 juin 2016. La mise en service de la ligne nouvelle doit permettre une diminution des émissions de gaz à effet de serre des transports en :

- favorisant le report modal depuis l'avion et la voiture individuelle vers le train ;
- améliorant les transports du quotidien en libérant les lignes ferroviaires existantes pour les trains express régionaux.

La ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse, pour laquelle les investigations préalables sont nécessaires, présente un intérêt public majeur à plusieurs titres :

- au plan environnemental :
 - l'infrastructure contribuera à l'objectif de neutralité carbone de la France au plan national et international compte tenu de l'évitement de 1,73 MtCO₂eq émis en 32 ans après atteinte du « point zéro » au niveau des émissions de carbone (16 ans après la fin des travaux) ;
 - les polluants atmosphériques seront diminués grâce à un évitement total estimé à 8 200 tonnes de NOx et 12 000 tonnes de CO sur 50 ans d'exploitation.
- au plan économique et social :
 - l'offre ferroviaire sera significativement améliorée pour les voyageurs, induisant un report modal évalué à 6,8 millions de déplacements en voiture évités et 1,7 millions de voyageurs aériens qui préféreront le train ;
 - les capacités seront augmentées et permettront ainsi le développement du fret ferroviaire sur la péninsule ibérique/Europe du Nord-Ouest ;
 - l'attractivité économique et l'accessibilité aux métropoles concernées par la ligne nouvelle sera améliorée.
- au plan de la sécurité publique, le trafic routier sera diminué, ce qui entraînera sur 50 années d'exploitation un évitement de 150 personnes tuées, 650 blessés graves et 680 blessés légers.

Les études ont montré à chaque étape que la création des lignes nouvelles était la meilleure alternative socio-économique et environnementale, notamment par rapport aux autres hypothèses que sont les seules améliorations des infrastructures existantes.

Les investigations préalables concernées par la présente demande d'autorisation sont des travaux nécessaires à la construction de la ligne nouvelle entre Bordeaux et Toulouse. Les sondages géotechniques doivent permettre d'affiner les spécifications techniques des infrastructures à construire (et notamment des viaducs permettant d'éviter les cours d'eau sensibles), tandis que les diagnostics archéologiques ont été prescrits par les préfets de Nouvelle-Aquitaine et de Haute-Garonne pour vérifier la nécessité de réaliser des fouilles préventives.

Des démarches d'évitement et de réduction des impacts sur l'environnement sont mises en œuvre à l'échelle de la présente autorisation : le périmètre des investigations préalables a été limité aux seules entrées en terre, et évite les berges des cours d'eau, les ripisylves et les alignements d'arbre. Comme cela a été demandé dans certaines observations déposées lors de la PPVE, l'arrêté interpréfectoral prévoit des mesures pour éviter les pollutions pendant les travaux ou la dispersion d'espèces exotiques envahissantes.

Au vu de ce qui précède et en synthèse, les motifs suivants justifient la délivrance de l'autorisation environnementale :

- la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse, dont les investigations sont un préalable strictement nécessaire, présente un intérêt public majeur en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants, de diminution du nombre d'accidentés de la route grâce au report modal et de bénéfices économiques et sociaux matérialisés notamment par le renforcement de l'offre ferroviaire et l'attractivité économique des métropoles concernées,
- il résulte des études conduites et analyses multicritères préalables à la définition du tracé de la ligne nouvelle qu'il n'existe pas d'alternative satisfaisante au projet qui permette d'atteindre les objectifs d'intérêt public majeur poursuivis,
- les mesures d'évitement, de réduction et de compensation mises en œuvre dans le cadre de l'arrêté d'autorisation limitent les impacts des travaux de sorte qu'ils ne nuisent pas au maintien dans un état de conservation favorable et dans leur aire de répartition naturelle des espèces protégées pour lesquelles la dérogation est demandée,
- les travaux envisagés ne sont pas de nature à remettre en cause la gestion équilibrée et durable de la ressource en eau, en particulier du fait de la prévention des impacts sur les cours d'eau et les nappes souterraines,
- les mesures de suivi et de contrôle inscrites dans l'arrêté permettent une restitution des résultats des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts, et les bénéficiaires doivent mettre en œuvre les compensations sur une durée de 50 ans.

Pour ces raisons, il y a lieu de délivrer l'autorisation environnementale formulée par SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions.