**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 20:47:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non sens écologique
**Contribution :**
Ce projet destructeur de zones naturelles n'a pas de sens de nos jours. Il vaudrait mieux améliorer les voies existantes pour que les lignes de proximité puissent être développées que de détruire des zones naturelles pour gagner un peu de temps de trajet pour les longs trajets.A l'heure où la France n'a plus d'argent, il y a d'autres priorités.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bouscaillou Gretta - Pessac

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 20:47:40
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne ferroviaire entre Bordeaux et Toulouse
**Contribution :**
Une ligne ferroviaire existe déjà. Il n'y a pas besoin d'en construire une autre.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Boireau Isabelle - Landiras

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 20:50:26
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Projet ligne tgv bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Je suis défavorable au projet de ligne TGV Bordeaux–Toulouse, car il menace directement l'écosystème exceptionnel de la vallée du Ciron, un territoire classé parc naturel dont la fragilité est pourtant reconnue. La construction de cette infrastructure entraînerait la destruction d'habitats uniques, dont des forêts anciennes abritant des arbres millénaires, véritables témoins du temps et piliers de la biodiversité locale. Il est incompréhensible que l'État s'autorise à transgresser les protections environnementales imposées aux citoyens, alors même que ces règles ont été créées pour préserver notre patrimoine naturel. Ce projet favoriserait des gains de temps marginaux au prix d'un appauvrissement écologique irréversible. Dans un contexte de crise climatique et d'effondrement de la biodiversité, sacrifier des écosystèmes fondamentaux pour notre survie est un non-sens. Il existe des alternatives plus respectueuses, comme l'amélioration des lignes existantes. Préserver la vallée du Ciron, c'est préserver une richesse irremplaçable pour les générations futures.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Martine - Ambarès-et-Lagrave

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 20:50:40
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV BORDEAUX TOULOUSE
**Contribution :**
Il est primordial pour notre pays et notre région de protéger les sites naturels qui seront détruits par ce projet . Le gain de temps est dérisoire par rapport aux dégâts engendrés.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Thibaut - Valmont

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 20:51:48

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je suis opposé au projet.
**Contribution :**
Je suis pour le préservation de la biodiversité et pour la préservation de la vallée du Ciron. Je suis donc opposé à ce projet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Paul - Saint-André-de-Cubzac

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 20:53:26
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet de LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Ce Projet va passer et donc détruire , des hêtraie glaciaire vieille de 40 000 ans , une forêt-galerie, des zones humides au microclimat exceptionnel dans lequel se plait et se reproduit des nombreux animaux rares et/ou protégés, ( tortue cistude, salamandre, triton grenouilles diverses , oiseaux, insectes…) le tout dans la vallée du Ciron . détruirait , perturberait ,parcellerait des continuités écologiques et des zones humides favorable au développement de nombreux animaux .De plus a l'heure des modifications climatiques d'ampleur , ces modifications seraient dommageable pour tout les habitants, y compris humains ,des zones autour de ce projet car les zones humides et marais sont indispensables pour réguler naturellement les crues .Cette LGV sera comme une balafre au milieu d'un visage , obligeant les habitants autour a faire des détours et allongements de trajet polluants en coupant la vie d'un pays irrémédiablement en deux .D'autres alternatives existent en modifiant et entretenant l'existant ..
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rouzo Camille - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 20:53:52
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** invalidité juridique
**Contribution :**
Bonjour ; (je continue mes petites remarques au gré de la lecture du dossier, elles s'échelonneront encore un peu)Pour revenir sur la question du juridique, on constate de nombreux manquements. Il se trouve que les constructions sont aujourd'hui réglementées, et particulièrement pour sauvegarder des intérêts écologiques. Or, la LGV n'est pas tout à fait au point quant à ce sujet. En effet, cette ligne perturbe différentes espèces ou biotopes protégés. Ceci, au regard de la loi, ne peut se faire que dans le cas 1) d'un intérêt public majeur, 2) qu'il n'y ait pas d'autre possibilité, 3) que les populations concernées sont conservées. Le dossier (pourtant long !) que vous avez fourni ne démontre malheureusement pas ces trois points nécessaires. La LGV n'est pas non plus compatible avec le code de l'environnement : 1) pour la gestion des cours d'eau ; 2) pour le principe ERC. Enfin, encore une fois, un manque de lisibilité est flagrant : on ne trouve nul part le nom des responsables juridiques et financiers, et qui pourraient être de fait attaqués en justice pour les dégâts qu'ils ne manqueront pas de faire. Lorsque l'on avance ainsi à découvert, c'est qu'on a quelque chose à cacher...Enfin, la LGV passerait sur des biotopes encore mal connus : le principe de précaution induit au moins de faire des investigations supplémentaires. Beaucoup de points négatifs pour peu de positif en somme !A très vite pour une prochaine rubrique ; Bien à vous ;
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# CIR Aurélien - Illkirch-Graffenstaden

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 20:55:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non a la'LGV
**Contribution :**
Arrêtons de détruire des écosystèmes pour gagner quelques minutes de train. Pourquoi ne pas utiliser les lignes existantes en les ameliorants.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Doutreloux Nine - Barsac

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 20:55:02
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable à la création de la ligne
**Contribution :**
Résidant à Barsac et travaillant dans le domaine de l'environnement, je suis complètement défavorable à la création d'une ligne qui couperait un écosystème aussi riche et utile que celui de la vallée du Ciron. Ce cours d'eau et son enveloppe sont une source de fraîcheur, une richesse pour les gens du coin. La rupture de sa continuité engendrera forcément une cascade de changements qui se répercutera sur les habitants et cela, je le refuse. De plus, pour les amateurs de liquoreux, la présence du Ciron en tant qu'écosystème permet l'apparition du botrytis !! Qu'ils soient environnementaux, paysagers, sociaux ou gustatifs, tous les arguments pointent vers l'interdiction de cet aménagement inutile et destructeur.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Baier Marie Hélène - Rosny-sous-Bois

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 20:56:23
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Alternative au projet tgv
**Contribution :**
Pour une étude sérieuse qui confluerait à la modernisation de la ligne ferroviaire existante protégeant par la, la riche biodiversité de la vallée du Ciron. D'autre part il n'est pas nécessaire de relier deux capitales régionales assez proches par une ligne tgv.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Julien - Cabanac-et-Villagrains

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 20:56:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à ce projet désastreux
**Contribution :**
Ce projet est une aberration en terme écologique mais surtout en terme d'économie. A l'heure où les collectivités sont à l'agonie et les citoyens qui se serrent la ceinture au quotidien voici que l'on nous demande de contribuer via nos taxes foncières pour financer ce projet qui ne concerne que la ville de Toulouse.Si vous souhaitez désenclaver cette ville pourquoi ne pas proposer un projet ferroviaire via Clermont et le reste du centre de la France ? De plus de simples travaux de sécurisation sur la ligne existante (Bordeaux Toulouse) permettrait de gagner du temps en supprimant les multiples passages à niveau.Bref un projet en dépit du bon sens que nous combattrons afin qu'il ne vienne en plus défigurer nos paysages !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Galvagno Sebastien - Antibes

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 20:59:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défense de la vallée du Ciron
**Contribution :**
La vallée du ciron lieu exceptionnel classé natura 2000 , une réserve du biodiversité luxuriante ne peux être défiguré. En tant que photographe animalier je vois les lieux de vie disparaître de plus en plus. Alors que nous devrions en créer de nouveaux pour contrer le réchauffement climatique. D'autre alternative doivent être envisager pour faire passer la lgv qui perturbera ce système écologique de façon irrémédiable. Comme une rénovation de la ligne actuelle. Et laisser la vallée du Ciron tranquille pour les générations futures.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Paul - Berthez

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 20:59:56
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable actuellement à la LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Ce projet est intéressant et assurément utile mais il menace un écosystème important, celui de la vallée du Ciron. C'est un espace riche en biodiversité, en habitat, en faune, flore et zone humide. Tout cela est super important d'autant plus dans le monde d'aujourd'hui où nous sommes dans une crise climatique et biodiversitaire.J'ai grandi avec le Ciron. Je fais des études en environnement et je peux assurément dire que cette action qui n'a pas une étude d'impact complète sur l'environnement est une énorme erreur qui va causer énormément de tort.Nous ne pouvons pas continuer à façonner les espaces comme nous le souhaitons. Il faut respecter l'environnement et tout ce qui en fait partie.J'ai pu observer les travaux en prennant le train pour aller à Bordeaux. C'est aussi dévastateur que la construction de l'autoroute A61.Je ne dis pas de ne pas faire la LGV. Je dis juste qu'il y a assurément une meilleure manière de faire notamment en réalisant une meilleure étude d'impact.Dans l'état actuel des choses, je suis contre la LGV Bordeaux Toulouse.Merci d'avoir pris le temps de lire
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Herbelot Marine - Magny-les-Hameaux

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:00:21
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Pour sûr, ce message tombera dans le vide. Mais il m’est important de le porter. Il faut protéger nos zones humides. Ne pas saccager le peu de biodiversité restant pour notre équilibre planétaire . Nos petits enfants ont besoin d’une planète vivable. La décision de cette nouvelle ligne est prise dans consultation sérieuse des alternatives déjà existantes. Et qui gagneraient à être restaurer et rénover, pour les enjeux sociaux et climatiques de notre pays.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Joachim  - Seignosse

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:00:40
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Contre le projet
**Contribution :**
Je suis contre ce projet qui détruit des habitats fragiles.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sébastien - Courbevoie

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:00:50
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre le tracé de la LGV via la balle du Ciron
**Contribution :**
Le tracé par la vallée du Ciron détruira un écosystème unique et durablement une zone humide riche en biodiversité. Des alternatives existent et doivent être priorisées.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Cauvy  Anne - Espéraza

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:01:23
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Proteger la vallée du ciron
**Contribution :**
Proteger cet espace extraordinaire de vie et de diversité, prendre en compte la vie avant de penser a l argent, respecter ces lieux fragiles est notre devoir en tant qu humain sur cette terre, proteger la vie sous toutes ses formes ????
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# frederic - Bègles

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:01:41
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Stop à cette LGV
**Contribution :**
Protéger le Ciron et sa vallée c'est mettre fin à ce projet de LGV délétère sur le point social, humain environnemental....Des écosystèmes ne se reconstruisent pas du jour au lendemain en amenant de l'argent comme vous le faites avec votre LGV. Cette dernière (LGV) est non indispensable, elle ne profitera qu'à une infime partie de la population élitiste. Des lignes non LGV méritent d'être rénovées au lieu de vouloir toujours du profit et du profit via les LGV pour les grandes métropoles. Vous vous apprêtez à faire un écocide de plus sans penser aux conséquences sur la biodiversité et sur le territoire où des hommes interagissent depuis des milliers d'années. Massacrer tout cela pour gagner qq minutes de plus, et perdre une richesse ancestrale, une biodiversité spécifique
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Pace Betty - Captieux

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:01:48
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Pour la protection du Ciron
**Contribution :**
Quand l'homme comprendra qu'il faut protéger la nature ,surtout pour un projet inutile
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Renaud - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:01:57
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la LGV
**Contribution :**
L'intérêt économique de la LGV n'en vaut pas le coût environnemental !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Clothilde - Nice

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:02:48
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable a la ligne grande vitesse Toulouse bordeau menaçant la vallée du Ciron
**Contribution :**
Je suis défavorable au projet de la ligne à grande vitesse Toulouse-Bordeaux menaçant directement la vallée du Ciron. Elle induirait une destruction de l'habitat de plusieurs espèces. Elle condamnerait des zones humide et couperait en deux la vallée. La protection du vivant devrait être une priorité et d'autres alternatives pourraient être envisagées. C'est pour cela que je suis défavorable au projet GPSO.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Labrit Stéphanie - Mouton

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:03:21
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Sauvegarde de l'environnement
**Contribution :**
Arrêter de détruire pour gagner quelques minutes... le temps gagné n'arrêtera pas la destruction de l'environnement. Svp respecter, vivez...
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sabine - Caudecoste

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:03:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition projet LGV
**Contribution :**
Je suis fermement opposée au projet de LGV Toulouse Bordeaux. Celui-ci présenté comme indispensable, va en réalité détruire des zones naturelles, défigurer des paysages uniques auxquels nous sommes attachés et dégrader notre cadre de vie, alors que son coût est faramineux, et ne fait qu'augmenter . Il existe une alternative : le réamenagement de la ligne existante. plutôt que de sacrifier pour un projet megalo, il faut opter pour un projet plus cohérent, plus respectueuse, et plus responsable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rouzo Camille - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:04:58
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** rapport au citoyen

**Contribution :**
bonjour ; Il est fort aimable de nous demander notre avis au cours de cette consultation. Mais vous devriez déjà savoir que les localités ne veulent pas de cette LGV ; on peut donc se questionner sur la manœuvre que constitue cet appel à consultation. Mais ce n'est pas le sujet ! Quid, pendant les travaux, du rapport aux citoyens ? Le rapport ne laisse nulle part la place à un éventuel dialogue. Pas de rapport annuel des travaux pour informer, pas de possibilité de contrôle citoyen par association, de moyen de signalement pour des manquements, pas d'information sur les responsabilités juridiques, pas de rôle laissé aux collectivités territoriales traversées : rien n'est mentionné ! Cette opacité est, vous l'avouerez, assez peu engageante. Bref, pas très démocratique encore une fois ! Bien à vous ;
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Maylis Rabaud - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:05:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protéger le Ciron
**Contribution :**
Je suis contre la lgv, un projet coûteux, inutile, qui détruirait de précieux écosystèmes.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Antoine - Pujols-sur-Ciron

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:05:58
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opiosition à la ligne LGV qui viendra détruire un patrimoire de biodiversité
**Contribution :**
Je suis totalement contre ce projet qui va détruire le patrimoine de biodiversité qu'est le ciron. Je vis a coté de cette magnifique petite rivière depuis 30 ans et elle voit maintenant grandir mes enfants, qui ont la joie de s'y baigner l'été, d'y observer les poissons et de se reposer à l'ombre de ses arbres. Si j'entends que le train, et donc le TGV est une alternative à la voiture il s'agirait d'utiliser et de rénover la ligne existante plutôt que de venir détruire tout ce zone de vie sauvage, où se côtoies oiseaux, poissons, tortues et salamandres dans un bel écrin de nature.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Duong Kevin - Bruges

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:07:17
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Bilan environnemental
**Contribution :**
Pas assez complet, manque d'intérêt sur les localisations des zones humides dont Ciron.En tant qu'étudiant sur la climatologie, je trouve important que les décisions ne soient pas faites sur le tas. Merci
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# FRIGARA ELISABETH - Préchac

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:08:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** opposition à l'autorisation environnementale
**Contribution :**

évaluation sanitaire: Les effets des travaux sur la santé des riverains (pollution de l'air, de l'eau, le bruit) n'ont pas été évalués sur la vie des personnes; Je ne peux donc pas donné une autorisation sur l'environnement puisque je ne sais pas quels seront les conséquences sur ma santé.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Cathy - Saint-Germain-de-Grave

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:09:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je suis contre le projet LGV
**Contribution :**
Je refuse ce nouveau projet qui va détruire une partie de notre environnement. Il est discuté d'écologie ainsi que d'économie mais ce projet va à l'encontre de tout ça.. alors non, arrêtez ce massacre! Nous sommes très nombreux à ne pas en vouloir: principalement tout ceux qui ne seront non loin de ce futur projet. Une fois de plus nous ne sommes points écoutés..
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# arnaud - La Rochette

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:09:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** modernisons plutôt que détruire
**Contribution :**
Bonjour,Encore une fois, un projet poussé coûte que coûte.  Merci de considérer  plutôt les alternatives qui pourraient coûter moins chers et être tout aussi efficace et plus respectueux de notre maison commune.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Emmanuelle - Pompogne

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:12:05
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** REFUS D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE
**Contribution :**
Outre la forme et les délais largement contestables de cette PPVE, GPSO et SNCF réseau présentent un dossier de demande d'autorisation environnementale incomplet, imprécis, comportant des lacunes sur des points essentiels et des incohérences.Le non respect de la Charte de l'environnement, de la convention Aarhus, du code de l'environnement, rend la demande illégale. La demande de dérogation ne respecte pas les conditions règlementaires et les garanties financières sont absentes.Ce projet aurait un impact environnemental important et irréversible sur les milieux naturels : destruction de zones humides, destruction de la biodiversité, atteinte à des (223) espèces protégées, emprise sur plusieurs (10) zones NATURA 2000, atteinte au patrimoine, perturbation des réseaux hydrauliques, pollution des nappes phréatiques, risques vibratoires…A cela s'ajoutent le manque de transparence et de dialogue avec la population, le manque ou l'absence d'informations détaillées, des incohérences…Avis DEFAVORABLE de l'Autorité Environnementale et du Conseil National de la Protection de la NatureManque de financement pour ce projet alors qu'une alternative bien moins coûteuse (financièrement et environnementalement) existe.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sabine  - Tours

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:13:50
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre cette ligne destructrice
**Contribution :**
L'environnement est plus important qu'une énième ligne ferroviaire. Stop destruction de sites à protéger. Stop considérer l'enrichissement de qq personnes contre l'appauvrissement de notre territoire et biodiversité. STOOOOOOOOP!!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.
**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:14:11
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Avis sur la nouvelle ligne LGV Bordeaux-Toulouse
**Contribution :**
BonjourProjet beaucoup trop onéreux au moment ou l'état cherche à faire des économies.Projet nuisible sur l'environnement.Priorité aux transports de proximité (TER,TRAM...)Entretenir et moderniser les transports existants(Fréquence,Confort,Rapidité,Sécurité)Cordialement.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# GALLITRE JEAN PIERRE - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:15:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** revenir à des décisions qui ne privilégient pas l'intérêt politique à l'intérêt général.
**Contribution :**
Je suis riverain de la "peut-être" future LGV et de fait usager de la foret. Je n'en suis ni spectateur ni consommateur mais simplement mon quotidien est intimement lié au quotidien de la foret qui entoure mon habitat.A ce jour, il y a déjà une tranchée autoroutière qui scinde notre commune en deux parts étanches. L'homme a décidé que la nature devait s'organiser comme les Allemands de Berlin ont du s'organiser en 1945. Notre nature souffre de tout ce qui est liberticide. L'humain aussi. Et comme une tranchée ne suffisait pas, allez hop, en voilà une deuxième perpendiculaire pour parfaire le crime.Des consciences éclairées ont su bâtir une Europe, un espace Schengen dans lequel les frontières sont bannies. On sait aujourd'hui l'intérêt d'ouvrir les voies de migration aux poissons pour qu'ils puissent se reproduire. On sait la souffrance des migrants dans leur parcours semé d'embuches pour accéder à quelque chose de simplement vivable. ET là, on va couper notre espace de vie en deux zones bien grillagées pour que personne ne puisse passer (la sécurité, vous comprenez, c'est une priorité!!!). On est à l'envers de tous les progrès accomplis depuis les années 60. Depuis que l'homme a pris conscience qu'il ne peut vivre en ignorant les lois de la nature, en détruisant les équilibres naturels , sociologiques. En divisant pour mieux régner.Pourquoi? Pour faire plaisir à une poignée d'élus en manque d'inscrire leur petit égo régional dans la postérité. Pour faire plaisir à une poignée de citadins pressés d'aller le plus vite possible d'un point A à un point B, au risque de tout ravager inconsciemment sur leur parcours, absorbés qu'ils seront à consulter leur iphone ou leur tablette au cours du trajet.A l'origine du projet, n'oubliez pas qu'il y a eu une enquête d'utilité publique qui a rendu un avis....NEGATIF! Quel scandale, vite corrigé par l'omnipotence des élus d'alors. Du jour au lendemain, l'avis était devenu...FAVORABLE; Ca alors! Alors, à 67 ans, mesdames et messieurs les élus, j'ai laissé ma naïveté dans les bruyères et les fougères que vous allez écraser avec vos beaux engins. Tôt ou tard la réalité des choses ressurgira pour montrer aux contribuables qu'ils ont financé un monstre. Mais d'ici là, vous aurez quitté le pouvoir et comme nos anciens présidents encore vivants vous expliquerez que vous avez mal été informés et qu'il aurait fallu faire autrement. Entre temps, la consommation d'anti dépresseurs aura explosé le long de votre chère LGV. Des milliards de micro organismes se seront fait broyés, calcinés, écrabouillés par vos trains électriques.  Les battues administratives se multiplieront pour éradiquer les populations de grand gibier coincées entre les

grillages et cherchant à reconquérir les terrains qu'on leur a volé. Beaucoup d'espèces endémiques de flore et de faune auront disparu, faute de tranquillité, d'espace de vie...Mais tout le monde s'en fout. Tout le monde sauf ceux qui savent, sauf ceux qui vivent ici. Qui savent qu'enlever une pièce au puzzle de la nature, c'est détruire tout le tableau.Allez, soyez tranquilles. Vous pouvez dormir sur vos deux oreilles. Vous nous avez donné le droit de nous exprimer. Quel grandeur démocratique!!!!!On sait ce que valent les consultations et qu'est ce qu'il en reste. Parlez en aux gilets jaunes.Et comme votre caprice va couter deux fois le prix annoncé, vous saurez nous retrouver pour nous expliquer qu'il faut faire des efforts, que l'on profite trop de l'état providence.....Pour l'intérêt général.Paul Emile Victor avait écrit il y a déjà bien longtemps que l'Homme était né prédateur et qu'il était devenu destructeur. Il n'avait encore rien vu.Pour conclure, au cas ou vous ne l'auriez pas compris, mon avais est définitivement défavorable au carnage qui s'annonce.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rouzo Camille - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:18:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** la dernière de la soirée : question hydrographique
**Contribution :**
Bonsoir ; Parlons un peu des zones humides et de l'hydrographie. Le tracé de la LGV coupe de nombreux cours d'eau (dont le Ciron, qui est normalement protégé), et des zones humides. On peut d'abord considérer que les différents inventaires sont incomplets ou trop anciens, ce qui créé des risques ou de mauvaises évaluations, et entrainerait soit une destruction des zones humides non repérées, soit des risques pour les trains.Le dossier ne montre d'ailleurs pas tant de volonté de contourner les zones humides qui ont été délimitées, du seul fait qu'elles seraient "compensées". Or, pour peu que l'on connaisse un rien le monde biologique, on sait évidemment que cette "compensation" est difficilement effective, y compris sur le long terme. Et de fait, il y aurait nécessairement un temps important avant une quelconque "compensation" : cela est délétère pour toute la faune environnante. En somme, la LGV ne prend pas en compte un nombre important de facteurs écologiques, malgré une certaine volonté d'équilibre : une restauration n'est pas nécessairement pérenne, et la destruction d'un endroit sous prétexte qu'il sera "délocalisé" ailleurs ne me paraît pas foncièrement viable. Le dossier reste par ailleurs flou quant à la continuité hydrologique de quelques ruisseaux : ceux-ci pourront ils toujours s'écouler librement ?Enfin, on peut simplement se demander s'il est nécessaire d'encore accentuer l'artificialisation des sols. Bien à vous ;
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Manu - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:19:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Renouvellement plutôt que destruction
**Contribution :**
Bonjour,Je pense que ce projet est très important pour le territoire, cependant j'estime qu'on ne peut pas se permettre de détruire l'environnement et la biodiversité, alors plutôt que de construire un nouveau tracé, notamment en coupant la vallée du Ciron mais pas seulement, pourquoi ne pas moderniser la ligne existante? De façon à ce qu'elle puisse assurer le trafic, en utilisant moins de ressources et d'argent et sans détruire la nature pour en costruire une nouvelle. Merci
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Florentin  - Noaillan

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:19:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Dégradation du ciron
**Contribution :**
Le Ciron est un endroit naturel, une biodiversité unique, une faune et flore riche, les arbres (ainsi qu'une hêtraie millénaire) autour de la rivière permet de garder une fraicheur optimale. Faire des ponts au dessus du ciron est une atteinte grave a la biodiversité, cela degradera énormément la faune et la flore. Je suis complètement contre se projet, il existe d'autres solutions comme rénover les lignes deja existantes. Faire une LGV pour l'écologie tout en détruisant un patrimoine écologique est un non-sens.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# pauline - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:19:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution LNSO
**Contribution :**
Le projet de Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (LNSO) représente un maillon clé pour moderniser le transport ferroviaire dans le Sud-Ouest.En doublant les voies entre Bordeaux et Toulouse, mais aussi vers Dax et Hendaye, il permettra d'accueillir la grande vitesse et de libérer la ligne actuelle, aujourd'hui saturée. Cette amélioration profitera aussi bien aux voyageurs qu'au transport de marchandises entre la France et l'Espagne.Avant tout chantier, SNCF Réseau doit mieux connaître le sous-sol : des sondages et diagnostics géotechniques sont programmés, accompagnés de mesures de protection environnementale.L'opérateur s'engage à limiter les impacts grâce à la méthode « Éviter, Réduire, Compenser » et à préserver les milieux naturels.Les conditions étant réunies, un avis favorable est donné à la phase d'investigation sur le tronçon Bordeaux-Toulouse.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Borie Jerome - Arbanats

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:20:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** avis defavorable
**Contribution :**
Je suis contre ce projet et je pense qu'il y a bien mieux à faire pour aider au développement économique de nos régions sans détruire 6000 hectares de forêts et champs détruits sans compter les autres problématiques environnementales. L'argent mis dans ce projet pourrait financer d'autres priorités locales ou nationales.Cordialement,
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mélanie - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:20:36
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV
**Contribution :**
Je refuse la nuisance que la LGV va produire. Elle passera très proche de ma commune voire dedans ( commune de St Selve 33650 ).Je refuse le chantier et l'abattage d'autant de végétaux pour une LGV qui ne sert qu'au riche !

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Maxime - Angers

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:20:45
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable au projet
**Contribution :**
Ce projet menace de nombreux écosystèmes fragiles abritant une multitude d'espèces animales et végétales d'intérêts. De plus, ce projet participe à une fragmentation toujours plus importante des paysages et des habitats fauniques et floristiques en France en réduisant les corridors écologiques nécessaires à de très nombreuses espèces. Enfin, ledit projet menace plusieurs milieux humides particulièrement fragilisés dans un contexte de changement climatique et d'anthropisation croissante.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Camille - Aiguillon

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:21:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable au projet de LGV
**Contribution :**
Je suis défavorable à l'implantation la ligne LGV car cela va détruire de nombreux éco systèmes, des zones humides et de nombreuses espèces menacées pour gagner 20 min de trajet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# mélissa - Capelle-les-Grands

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:21:55
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** opposition à la ligne sud ouest Bordeaux/Toulouse
**Contribution :**
En tant que femme résidant dans l'Eure et profondément attachée à la préservation de nos écosystèmes, je souhaite exprimer mon opposition au projet de ligne à grande vitesse Bordeaux–Toulouse (GPSO).Même si je n'habite pas directement la région concernée, la protection du vivant et des milieux naturels dépasse les frontières locales : c'est une responsabilité collective.La vallée du Ciron constitue un patrimoine naturel d'une valeur exceptionnelle. Sa hêtraie glaciaire âgée de plus de 40 000 ans, sa forêt-galerie, ses zones humides et son microclimat unique abritent une biodiversité rare et fragile. La construction du tracé actuel de la LGV entraînerait la destruction d'habitats sensibles, la fragmentation des continuités écologiques et des perturbations durables pour les espèces qui y vivent, comme la cistude d'Europe, la salamandre ou de nombreux oiseaux et insectes.Dans un contexte de crise climatique et d'effondrement de la biodiversité, il me semble indispensable de privilégier des solutions de transport plus respectueuses des milieux naturels, d'améliorer l'existant et d'éviter toute artificialisation supplémentaire lorsque des alternatives sont possibles.Pour toutes ces raisons, j'appelle à reconsidérer ce projet dans sa forme actuelle et à placer la protection du vivant au cœur des décisions publiques.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Spencer  Beatrice  - Voiron

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:25:13
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Défavorable au projet
**Contribution :**
Notre devoir d être humain doit être de  protéger ces milieux rare.Il est vieux de 40000 millions d année,  je crois que vous etre inconscient et dans le deni du devenir de notre belle bleu.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Kux Françoise  - Limoges

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:26:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Il faut épargner la vallée du Ciron et sa hêtraie pluri millénaire.  Nous ne voulons pas de cette ligne tgv entre Bordeaux et Toulouse mais le retour de trains du quotidien directs plusieurs fois par jour , entre Toulouse et Paris ( Polt) par exemple  !!!!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marie Laure  - Ondres

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:26:33
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Je suis contre ce projet alors que l'alternative  moins coûteuse pour l'environnement et la biodiversité n'a pas été approfondie
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# HEMON Agnes  - Pujols-sur-Ciron

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:27:03
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la ligne bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Je suis contre la ligne bordeaux, Toulouse qui va saccager  la vallée du ciron , sa faune sauvage et unique  , sa fore et ses forêt , son ruisseau doré .
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Simon - Caudecoste

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:27:06
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition à la réalisation de la ligne LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Je suis totalement contre ce  projet de LGV Toulouse–Bordeaux, un chantier démesuré qui menace profondément notre territoire et notre qualité de vie. Sous prétexte de gagner quelques minutes de trajet, ce projet prévoit de détruire des hectares de terres agricoles, de forêts, de zones humides et d'habitats naturels. Impactant lourdement la biodiversité locale, déjà très fragilisée .Le paysage qui fait l'identité et la richesse de notre région serait défiguré, et mon propre lieu de vie serait irrémédiablement transformé, voire massacré, par l'implantation d'infrastructures lourdes, bruyantes et dévastatrices.Au-delà de l'impact environnemental et humain, le coût de cette LGV atteint des montants exorbitants. Dans un contexte où la France peine déjà à financer correctement ses services

publics, ses systèmes de transport existants et la transition écologique, consacrer autant de milliards à ce projet relève de l'irresponsabilité. Il existe pourtant une  alternative , plus raisonnable et bien moins coûteuse : moderniser et réaménager la ligne existante. Une  solution qui permettrait d'améliorer la vitesse, la sécurité et la capacité du réseau, sans ravager l'environnement et à un coût nettement plus supportable pour la collectivité.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lisa - Paris

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:27:21
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ciron
**Contribution :**
Ne faite pas ça  arrêter de tout détruire ****** cest un écosystème on n'en pas besoin pour vivre!!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Adrien - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:28:21
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Projet mal conçu
**Contribution :**
Avis défavorable: projet mal conçu avec une étude d'impact bâclée, le tracé devrait respecter les espaces naturels fragiles comme la vallée du Ciron en les contournant.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Vachier - Tonneins

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:28:59
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition motivée au projet GPSO
**Contribution :**
Bonjour,je suis fermement contre ce projet pharaonique dont le sud ouest n'a pas besoin ! 18 MILLIARDS pour que les bobos parigots gagnent 3 minutes pour leur vacances au ski ? Alors que le personnel hospitalier et éducatif se suicide dans le cadre de ses missions ? C'est à vomir.Centrez vous sur l'urgence vivante, l'humain, la faune et la flore. La LGV va détruire des écosystèmes entiers en les coupant ou pire.Où sont les études sur la préservation de l'environnement ? Où sont les études sur l'impact économique bienfaiteur ? Ah oui, dans votre dossier de 34 000 pages. Mais qui a le temps de lire ce dossier dans un délai de 1 mois de consultation ?Vous vous foutez de la gueule du monde !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sylvia  - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:29:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Demande d'élévation de murs antibruits
**Contribution :**
Ma demande concerne la demande de l'élévation de murs anti bruits sur la commune de St selve non prévu à ce jour sur le passage de la future ligne LGV entre Bordeaux et Toulouse . Il paraît nécessaire de protéger les habitants de la commune de cette nuisance sonore trés importante que

causera le passage des trains. Nous allons devoir payer une taxe pendant 40 ans  sur la commune, cette taxe qui financera en partie les travaux  doit aussi permettre des aménagements préservant les habitants de ces terribles nuisances sonores .
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Di fenicr  Lisa  - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:29:45
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non destruction du ciron en gironde
**Contribution :**
Non à la destruction de la vallée du ciron en gironde pour une lgv bordeaux Toulouse Oui à la préservation de cet écosystème fragile et précieux
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# DUPRE Bernadette - Saint-Paul-lès-Dax

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:31:49
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution sur l'ensemble du projet
**Contribution :**
1/ Milieux humides et les sols hydromorphes - Inventaires de zones humidesIl est essentiel que le public vérifie si les inventaires intègrent bien l'ensemble des milieux humides potentiellement affectés, y compris ceux hors du tracé principal.Si les inventaires ne couvrent pas l'ensemble des emprises ou s'ils sont trop anciens, l'évaluation des impacts sur les zones humides est incomplète et doit être actualisée avant toute autorisation. Avis défavorable. 2/ Ressources en eau et les continuités hydrologiques - Les mesures d’évitement permettent-elles réellement de limiter les impacts sur le réseau hydrographique ?Le dossier affirme que le tracé et l'organisation des chantiers ont été pensés pour minimiser les atteintes aux eaux superficielles, mais sans fournir d'éléments comparatifs entre les options étudiées. Il est donc difficile d'évaluer la réalité des mesures d'évitement.Sans démonstration claire des variantes analysées et des choix retenus, la hiérarchie "éviter, réduire, compenser" n'est pas respectée, ce qui rend le projet non conforme au principe ERC inscrit dans le Code de l'environnement. Avis défavorable.3/ La biodiversité et les espèces protégées - Le principe d’évitement a-t-il été respecté pour les habitats sensibles ?Le principe ERC impose d'éviter les atteintes aux espèces et à leurs habitats avant de chercher à les compenser. Le dossier mentionne des ajustements de tracé et des passages faune, mais sans démontrer que des alternatives moins destructrices ont été étudiées ou retenues. En l'absence de démonstration claire que les impacts sur la biodiversité ne pouvaient être évités, le projet ne respecte pas la hiérarchie ERC et contrevient à l'article L.163-1 du Code de l'environnement. Avis défavorable.4/ Les effets cumulés, les interactions et la fragmentation écologique - Le cumul des atteintes aux milieux humides et forestiers a-t-il été pris en compte ?La fragmentation touche simultanément plusieurs types d'habitats : zones humides, boisements, prairies et corridors aquatiques. Le dossier présente ces milieux de façon séparée, sans évaluer les interactions entre eux. Or, leur interdépendance conditionne le maintien de la biodiversité locale.En n'analysant pas les interactions entre milieux, le dossier ne permet pas d'évaluer l'équilibre écologique global, ce qui contrevient à l'approche intégrée exigée par la réglementation. Avis défavorable.5/ Les mesures compensatoires et leur efficacité écologique - Les engagements du maître d’ouvrage sont-ils juridiquement contraignants ?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. Sans cadre juridique clair, leur application dépendra de la bonne volonté du maître d'ouvrage.Les mesures compensatoires doivent être assorties d'engagements formels et

opposables ; à défaut, leur réalisation et leur maintien ne peuvent être considérés comme assurés. Avis défavorable.6/ Le suivi environnemental, la transparence et l'évaluation dans le temps - Les acteurs du suivi sont-ils indépendants du maître d'ouvrage ?L'efficacité du suivi dépend de l'impartialité de ceux qui le réalisent. Si les études sont conduites par des prestataires liés au maître d'ouvrage, leur neutralité peut être remise en cause. Le dossier ne précise pas le rôle des services de l'État, des collectivités ou des associations dans la supervision du suivi.Le suivi 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. Avis défavorable.7/ La conformité juridique, la gouvernance et la responsabilité environnementale - Les responsabilités financières et juridiques en cas de dommage environnemental sont-elles établies ?Les dommages causés à l'environnement engagent la responsabilité du maître d'ouvrage, qui doit en assumer la réparation. Le dossier ne précise pas les modalités d'indemnisation ni les garanties financières prévues pour couvrir d'éventuels préjudices écologiques.Si les garanties financières ne sont pas prévues ou insuffisantes, la responsabilité environnementale du maître d'ouvrage n'est pas assurée, ce qui contrevient au principe pollueur-payeur prévu par la loi. Avis défavorable.8/ Les effets sur le climat, l'énergie et la transition écologique - Le bilan carbone du projet a-t-il été évalué de manière complète et transparente ?Le dossier évoque un gain environnemental global mais ne fournit pas le détail du calcul des émissions liées aux travaux, au transport des matériaux ou à la fabrication des infrastructures. Aucune donnée chiffrée n'est présentée sur les émissions de CO? des chantiers ou sur la destruction des puits de carbone naturels.En l'absence d'un bilan carbone complet intégrant les phases de construction, d'exploitation et de démantèlement, il est impossible d'affirmer que le projet contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Avis défavorable.9/ Les risques technologiques, sanitaires et de pollution - Les risques de pollution des eaux souterraines sont-ils maîtrisés ?Les sondages et forages prévus dans le cadre des travaux préparatoires peuvent traverser des nappes ou modifier les écoulements naturels. Si des produits de forage, des huiles ou des boues contaminées sont utilisés, ils peuvent atteindre les eaux souterraines. Le dossier ne détaille pas les protocoles de confinement ni les procédures de contrôle de qualité de l'eau.Si les méthodes de forage et de confinement des produits chimiques ne sont pas précisées et validées, le risque de pollution des nappes n'est pas maîtrisé et l'autorisation ne peut être accordée sans complément d'étude. Avis défavorable.10/ Les effets socio-économiques et territoriaux – Respect de l'équilibre entre intérêt national et impacts locaux ?Le maître d'ouvrage invoque un intérêt public majeur lié à la modernisation du transport ferroviaire. Cependant, cette notion suppose une balance claire entre les bénéfices collectifs et les atteintes subies par les populations locales. Le dossier ne démontre pas que les avantages attendus compensent les pertes agricoles, les nuisances et les risques pour la qualité de vie.Si la démonstration d'un intérêt public majeur ne prend pas en compte les impacts sociaux et territoriaux concrets, l'équilibre légal entre utilité publique et atteintes à l'environnement n'est pas établi. Avis défavorable.11/ Le suivi des engagements et la participation citoyenne dans le temps - Les engagements pris par le maître d'ouvrage sont-ils vérifiables et opposables ?Pour être crédibles, les engagements doivent être formalisés dans des documents contractuels ou réglementaires accessibles au public. Le dossier ne précise pas quels engagements seront juridiquement contraignants et quelles sanctions s'appliqueront en cas de non-respect.Des engagements non opposables n'ont pas de valeur juridique et ne permettent pas un contrôle citoyen effectif. Avis défavorable.12/ Les espèces emblématiques et les zones à enjeux majeurs et le cas particulier du Vison d'Europe - Les effets cumulés du projet avec d'autres infrastructures ont-ils été évalués pour cette espèce ?Le vison est déjà affecté par la fragmentation due aux routes, voies ferrées et urbanisations. Le projet de ligne nouvelle ajoute une barrière supplémentaire sans analyse cumulative des impacts.L'absence d'évaluation cumulative spécifique au Vison d'Europe rend l'étude d'impact incomplète et compromet la légalité de la dérogation pour destruction d'espèces protégées. Avis défavorable.13/ Les effets hydromorphologiques et la gestion des eaux pluviales - Les

modifications du ruissellement et des écoulements ont-elles été étudiées ?Les travaux de terrassement et les pistes d'accès modifient la topographie et le ruissellement naturel. Le dossier ne comporte pas de modélisation hydrologique détaillée des écoulements de surface ni d'évaluation des risques d'érosion et d'inondation.En l'absence d'analyse hydrologique complète, le dossier ne permet pas de garantir la stabilité des milieux aquatiques ni le respect des objectifs de la Directive-cadre sur l'eau. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Laurine - Montauban

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:35:03
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable
**Contribution :**
Cette ligne est inutile. Il est préférable de garder ce budget à la préservation de notre environnement plutôt que de la détruire !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# TURPIN ALAIN - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:37:42
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les variantes de tracé ont-elles été étudiées pour éviter les zones humides ?
**Contribution :**
Le principe ERC impose de privilégier l’évitement avant toute mesure de réduction ou de compensation. Le dossier évoque des optimisations, mais sans démontrer que les zones humides les plus sensibles ont été réellement écartées. En l’absence d’une analyse comparative claire entre variantes, le projet ne justifie pas que les atteintes aux zones humides étaient inévitables. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# sandrine - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:38:49
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** effet délétère sur l"érosion des sols
**Contribution :**
L'étude concernant l'eau et les milieux aquatiques est particulièrement alarmante.En effet, on mentionne dans le dossier les nombreux déboisement et arrachages de haies qui seront effectifs dès les phases d'investigations préalables. L'étude stipule que cette " perte de couverture végétale entraîne une augmentation du ruissellement, facilitant le transport de produits polluants ou de MES. Cela peut causer une pollution par eutrophisation et augmenter l'érosion du sol". Plus loin, je lis que " la libération d'emprise peut également entraîner une élévation de la température des sols et des eaux".N'est ce pas suffisant pour inciter à une révision du projet à la lumière des évolutions climatiques récentes?Ce projet a été décidé en 2003 !!! Depuis, les rapports du GIEC et les COP se sont succédés, pointant du doigt les méfaits de nos modes de vie et de nos infrastructures sur le climat. Posons nous la question : ce qui semblait une bonne idée il y a plus de 20 ans est-il toujours bon pour le climat d'aujourd'hui ? Posons nous cette question, avant de laisser un lourd héritage à nos enfants !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Clément  - Le Bailleul

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:39:31
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Impact environnemental
**Contribution :**
Il est important de préserver la biodiversité du sud-ouest c'est ce qui fait l'essence de cette belle région et la rend attirante pour le tourisme La dévaste pour que des CSP+ gagnent moins de 1h30 pour faire des aller retour entre Toulouse et Paris est un non sens Le réchauffement climatique va entraîner des sécheresses et des changement de régime de précipitation qui diminueront de manière significative les rendements agricoles. Il est donc impératif pour conserver une certaine souveraineté alimentaire de ne pas modifier l'usage des terres agricoles surtout pour une infrastructure ferroviaire qui n'est pas utile à la mobilité journalière
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# MALONNE PAUL - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:40:45
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :**  Le calendrier des mesures assure-t-il une compensation réelle
**Contribution :**
Les milieux humides détruits le seront immédiatement, tandis que les sites de compensation nécessitent plusieurs années avant d’atteindre une fonctionnalité écologique. Cette déconnexion temporelle engendre une perte nette pendant la période de transition. Les travaux destructeurs ne peuvent être engagés tant que les sites de compensation n’ont pas atteint un stade de fonctionnement équivalent à celui des milieux détruits. AVIS DEFAVORABLE
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sylvain - Rives-du-Loir-en-Anjou

**Organisme :** Aucun
**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:41:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Sauver la biodiversité
**Contribution :**
Revoir tout le projet et notamment ses impacts écologiques sur des trésors de biodiversité comme la vallée du CironCes lieux ne pourront jamais se reconstruire... La mobilité des humains ne doit pas passer avant les droits de la nature
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Victoria - Bruges

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:43:06
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Pourquoi saccager un site Natura 2000, zone humide et réserve naturelle datant de plus de 40 000 ans ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LETAILLEUR Florence - Saint-Martin-du-Bois

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:43:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** contre le projet de destruction,,,pour la ligne Bordeaux,Toulouse
**Contribution :**
Je suis CONTRE ce projet de destruction de la vallée du Ciron(33)pour la LGV Bordeaux: Toulouse,Stop a ce massacre
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# GAILLARD Philippe - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:43:23
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les risques de pollution pendant les chantiers ont-ils été évalués de manière suffisante ?
**Contribution :**
Les activités de forage, le stockage de matériaux et l'usage d'hydrocarbures sur les bases de chantier comportent des risques connus pour la qualité de l'eau. Le dossier annonce des "mesures préventives" mais sans préciser les seuils de surveillance, la localisation des points de contrôle ni la fréquence des analyses. Il n'est pas démontré que les moyens de prévention seront suffisants pour éviter toute contamination. En l'absence de dispositif de suivi opérationnel et de seuils d'alerte définis, les mesures de prévention des pollutions accidentelles ne répondent pas aux obligations de maîtrise des risques prévus par le Code de l'environnement. AVIS DEFAVORABLE !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Fontaine Frederique - Le Bouscat

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:43:56
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Sauvegarde de la vallée Ciron
**Contribution :**
Bonjour, les espaces naturels préservés sont garants de notre survie et fondent comme peau de chagrin.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Ry - Pompogne

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:45:31
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis DEFAVORABLE
**Contribution :**
C'est avant tout un désastre pour la nature.La vallée du Ciron notamment, un microcosme unique, mais également d'autres sources, cours d'eau, forêts…Ce projet impacterait la faune et la flore, des zones naturelles fragiles, la biodiversité, l'eau, les espèces protégées, les habitants…Les travaux, qui doivent durer plusieurs années, auront aussi un impact environnemental important aux abords du tracé (reserves d'eau, risques incendies, nuisances diverses, pollution…)Le manque d'information est incompréhensible. Alors que très peu de personnes sont directement concernées par l'utilité de ce projet, on nous parle d'intérêt public majeur. Si il était reconnu, toutes les dérogations aux lois en vigueur pourrait être obtenues. Pourquoi faire des lois ? Pourquoi créer des zones NATURA 2000 ? Pourquoi protéger des espèces ?L'étude de l'aménagement des voies existantes devrait être prioritaire.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# MALUIN ALBERT - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:46:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les effets cumulés sur les eaux superficielles ont-ils été pris en compte ?
**Contribution :**
Le projet s'inscrit dans un territoire déjà marqué par plusieurs infrastructures et par une forte pression urbaine. L'accumulation des aménagements imperméabilise les sols et modifie la qualité des eaux. Le dossier ne présente pas d'évaluation cumulative des effets du GPSO avec les infrastructures existantes, ce qui empêche d'appréhender l'ampleur réelle des impacts sur le régime des eaux. Sans analyse des effets cumulés à l'échelle du bassin versant, l'évaluation environnementale est incomplète et ne permet pas de juger de la compatibilité du projet avec les objectifs de bon état des eaux. AVIS DEFAVORABLE
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# DAVIATTE ROXANE - Balizac

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:46:21
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** CONSULTATION ILLEGALE
**Contribution :**
SNCF n'a jamais mis à jour les analyses et données de l'enquête publique. Celles ci datent d'il y a 11 ans (de 2014). Les conditions pour une Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur ne sont pas réunies. Ni il y a 11 ans, ni aujourd'hui. D'autres irrégularités sont à noter : Les affichages publics concernant ce projet sont incomplets, illisibles et non accessibles. Ils ne soulignent pas les vrais impacts environnementaux. Le dossier (de plus de 35 000 pages) est illisible et vise à exclure le plus de monde possible en rendant inaccessible son accès et sa lecture. Je ne vous mentionne pas l'impact environnemental, des hectares de forêts détruits pour une ligne qui sera inutilisée. Je prends tous les jours la ligne TER AGEN/BORDEAUX. Toutes les semaines des retards sont à relever. Plusieurs fois, je ne peux rentrer chez moi le soir car aucun train n'est en état de fonctionnement. C'est une honte de construire une ligne qui est inutile, plutôt que de privilégier les lignes sur-utilisées et qui plombent le moral et la vie active de centaines d'utilisateur.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Céline - Berck

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:46:54
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable a la nouvelle ligne sud ouest Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Avis défavorable a ce projet et étudié de façon incomplète. Pourquoi ne pas moderniser l'existante. Toute cette biodiversité qui va de nouveau en pâtir....Désarmant....Céline
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rocaboy Cécile - Le Mené

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:47:09
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Rejet de la création de la LGV

**Contribution :**
Il est inconcevable de détruire un tel endroit. Tous les efforts et investissements humains de notre époque devraient être voués à la protection de notre planète et à la vie. D'autres alternatives sont possibles, elles doivent être utilisées.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Albin - Poitiers

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:49:28
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Stop a la destruction de la nature
**Contribution :**
Stop a la destruction de la nature, nous n'avons pas de planète B
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sam - Caen

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:49:46
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection vallée du ciron
**Contribution :**
Il faut préserver les espaces sensibles et regorgeant de biodiversité. Nous détruisons notre territoire et sa richesse biologique quotidiennement, alors pour quoi accroître cette destruction pour un mode de transport plus respectueux de l'environnement. La ligne peut changer d'itinéraire, mais la vallée du ciron ne pourra pas être preservée si les travaux se font a cet endroit
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Anne - Mimizan

**Organisme :** Surfrider foundation
**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:50:19
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Sauver le Ciron et son écosystème unique
**Contribution :**
Le Ciron ne peut être sacrifié, sa faune et sa flore sont uniques, Il est inepte de sacrifier cette réserve de biodiversité à des fins économiques obscures. Je réclame une étude d’impact sérieuse et documentée.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# TURLET ALAIN - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:50:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Le principe d'évitement a-t-il été respecté pour les habitats sensibles ?
**Contribution :**
Le principe ERC impose d’éviter les atteintes aux espèces et à leurs habitats avant de chercher à les compenser. Le dossier mentionne des ajustements de tracé et des passages faune, mais sans démontrer que des alternatives moins destructrices ont été étudiées ou retenues. En l’absence de démonstration claire que les impacts sur la biodiversité ne pouvaient être évités, le projet ne respecte pas la hiérarchie ERC et contrevient à l’article L.163-1 du Code de l’environnement.AVIS DEFAVORABLE

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lescouzeres Benoît - Urdos

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:51:44
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Refus
**Contribution :**
Ce projet n'a aucun autre intérêt que développer le capitalisme en dégradant la nature.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Alupei Teodora - Préchac

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:52:28
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation argumentée du projet GPSO
**Contribution :**
Habitant depuis maintenant 3 ans dans la Vallée du Ciron, ce milieu encore riche en biodiversité s'est naturellement présenté à moi comme un territoire à protéger, à défendre.Le réseau hydrique de cette vallée est vital à la préservation de la faune et de la flore, des besoins humains en eau, des terres agricoles et des zones naturelles, avec leurs espèces protégées (cistude, vison d'Europe, loutre, insectes, oiseaux, forêt primaire datant de 40.000 ans) et déjà fragilisées par les activités humaines.Ma question est : comment prévoyez-vous de recréer des espaces naturels millénaires, artificialisés à cause des effets d'emprise permanents de la LNSO?Votre PPVE est une démarche sournoise et bâclée, obligeant les citoyen de réagir dans un créneaux de temps trop court (un mois), en consultant au préalable un dossier de 3000 pages! Cette PPVE est antidémocratique parce qu'elle exclut automatiquement toute une partie des citoyens qui n'ont pas d'ordinateur ou d'internet, les personnes âgées, à mobilité réduite ou qui ne savent tout simplement pas se servir des outils informatiques.Les panneaux annonçant la PPVE ont été placés à l'extérieur des villages, sur des routes de campagne, là où on a du mal à les voir du coin de l'œil parce qu'on n'y circule qu'en voiture! Je demande la prolongation de la PPVE et au préalable un affichage officiel sur les panneaux d'affichage des grandes, moyennes, petites villes et villages sur le tracé de la future LNSO. Un affichage est nécessaire aussi dans toutes les gares sur le tracé, afin que les usagers de trains du quotidien soient réellement informés de l'existence d'une PPVE.Economiquement parlant, le projet GPSO est démesuré à l'échelle d'un Département endetté à plus de 90 millions d'euros. Le coût de la construction de cette nouvelle ligne n'a pas été réactualisé depuis 2014, quand il a été estimé à 14 milliards d'euros, alors que la réhabilitation des lignes existantes serait estimée à quelques millions!Le groupe de réflexion "Ambition France Transport", conférence convoquée par l'État a clairement statuée qu'il fallait investir d'urgence dans la régénération du réseau ferroviaire existant, qui est au bord de l'effondrement depuis des années et abandonner les grands projets coûteux tel le GPSO.Ferme avis défavorable à la construction de la LNSO Bordeaux-Toulouse / Toulouse -Dax, un projet qui ne bénéficie à l'heure actuelle d'aucun financement d'état, dont le montant de l'aide prévue par l'Union Européenne ne sera pas étudié avant 2028 et dont les travaux ont pu commencer uniquement avec l'argent obtenu par le racket de la TSE.Les habitants situés à moins d'une heure d'une future gare payent A LEUR INSU, depuis 3 ans (2022) une taxe TSE sur leur impôt foncier, taxe qui est indexable sur 40 ans - voici donc les financeurs directs et uniques du GPSO: les contribuables, à travers les collectivités territoriales. Ceux qui payent ce sont donc les particuliers et les entreprises implantées sur le territoire, les mêmes qui subissent directement la destruction des zones naturelles, le morcellement du territoire, les nuisances et pollutions, la modification permanente de leur cadre de vie - c'est antidémocratique.A l'heure où le réchauffement climatique n'est plus un

mythe, où les émissions de gaz à effets de serre doivent être drastiquement réduites, nous ne pouvons pas donner le feu vert à des investigations préalables pour un chantier dont les émission de CO2 sont énormes (pas de chiffre exact donné par les porteurs du projet) et dont les effets d'emprise sur les territoires traversées mettent en danger le bon fonctionnement de ceux-ci!NON A LA REALISATION DE LA LNSO!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jennifer  Ane - Bayeux

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:52:42
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Projet qui détruira l'environnement
**Contribution :**
Bonjour Cette nouvelle ligne est pas une bonne idée pour l'environnement.Avez vous étudier plus de solution sur la ligne de train deja existante ?Cela mériterait une nouvelle étude.Merci de tenir compte de nos avis.Cordialement
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Melon Béatrice  - La Teste-de-Buch

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:54:09
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non a la ligne lgv, préservation vallée du Ciron
**Contribution :**
Je souhaiterais que la bslee du Ciron soit protégée de toute dégradation environnementale compte tenu de ses caractéristiques faunistiques, de ses forêts primaires de hêtres et d'un biotope fragile qui doit être préservé. Les travaux de cette ligne constitueraient une atteinte irréversible.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Francis - Cudos

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:54:31
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Respect de la biodiversité
**Contribution :**
La LGV  va impacté. Sur la biodiversité ....les compensations ne pourront jamais remplacer ce que vous aller détruire
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Vanin - Saint-Morillon

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:54:33
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la lgv
**Contribution :**
Je suis contre cette ligne a grande vitesse , elle détruit plus qu elle n apporte.La nature se meurt nous la détruisons petit a petit sans rien re donner a la nature . La biodiversité est nécessaire et primordiale a notre survie ,sans elle nous allons a notre perte.Nous' avons pas besoin d un train qui nous amène a Toulouse en 1h a la recherche du toujours plus vite cela n apporte rien .
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Arnaud - Préchac

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:55:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Le choix du pire !
**Contribution :**
Contre ce projet abject, qui fait le choix de la destruction d'écosystèmes multi-millénaires pour faire gagner QUELQUES MINUTES à une poignée de personnes argentées.Non, rien ni personne ne peux "compenser" les impacts de tels travaux (ex: implantation de piliers 50m de profondeur pour soutenir un pont à 30 m du sol passant au dessus de l'autoroute A64) en pleine zone humide comme celle de la vallée du Ciron. Il est déjà bien impossible d'en dresser une liste exhaustive. Affirmer le contraire tiendrait de la manipulation de données scientifiques.Comme de nombreuses études et résultats de commissions d'états le confirment, ce projet,  aux couts mésestimés, et dont les financements sont plus que douteux, n'a aucune utilité pour le grand public qui manque cruellement de trains du quotidien. En témoignent en région bordelaise, les nombreux encombrement aux heures d'embauche/débauche le long de la ligne actuelle à cause du manque de TER ! La rénovation et l'optimisation du réseau existant serait bénéfique au plus grand nombre et ô combien moins couteuse.Tout ceci ressemble une gigantesque escroquerie dont nous serions les victimes. Mais au bénéfice de qui? C'est la seule inconnue... pour le moment!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# gaillard NADINE - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:56:16
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les mesures compensatoires garantissent-elles le maintien des populations
**Contribution :**
Pour justifier les atteintes aux espèces protégées, le projet doit démontrer que les mesures compensatoires permettront de maintenir ou de restaurer un état de conservation favorable. Or, le dossier ne prouve pas que les sites de compensation présentent les conditions écologiques nécessaires pour accueillir les espèces concernées. Si le maintien de l’état de conservation favorable n’est pas démontré par des données scientifiques, la dérogation “espèces protégées” ne peut être légalement accordée. AVIS DEFAVORABLE
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Gérald  - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:56:29
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition à la demande d'autorisation
**Contribution :**
Je m'oppose à la demande d'autorisation ayant pour but de préparer la réalisation de la ligne à grande vitesse, qui saccagerait inévitablement et irrémédiablement un espace naturel fragile unique dans le Sud-Ouest.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sandra - Cadaujac

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:57:02
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Nouvelle ligne Sud ouest TGV

**Contribution :**
Bonjour,Je souhaiterais que ce projet de ligne à grande vitesse en tte Bordeaux et Toulouse ne se fasse pas au détriment de la protection environnementale de la vallée du Ciron.Celui-ci doit être repensé pour éviter de traverser cette partie du département et protéger cette zone si riche en biodiversité et en arbres anciens.J'habite à Cadaujac et j'ai déjà pu constater le massacre qui a été fait !!!! C'est pour cela que je m'oppose fermement à ce projet tel qu'il est présenté actuellement. La vallée du Chiron doit rester intacte !!!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Crozon Jean - Le Port-Marly

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:58:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne LGV Preservons Le Ciron
**Contribution :**
Preservons Le Ciron et ces alentoursStop a cette ligne bdx>>toulouse qui va détruire une si belle et importante naturePréservons nos régions surtout quand ce progrès n'en est pas un et est non indispensable
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Géraldine - Limoges

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:59:03
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre cette aberration
**Contribution :**
Encore une fois une aberration écologique, des projets pas bien clairs comme d'habitude et sans se référer à des scientifiques et c'est bien dommage.... Mais que voulez vous laisser à vos enfants sincèrement ?? Mais sincèrement pensez à eux, l'enfer qu'ils vont vivre si on continue comme ça.... Mais punaise c'est mon enfant qui m'a fait réaliser tout ça, qui m'a ouvert les yeux et vous, vous vous en fichez que vos enfants vivent des chaleurs extrêmes, des inondations, des tempêtes, le manque d'eau !?? Sincèrement je vous pose la question
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Patricia - Noiseau

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 21:59:23
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du ciron
**Contribution :**
Bonjour,Préservons ce site. Pensons au futur. L autoroute ne durera qu un temps , un site comme celui-là devrait être protéger car sans l homme, dans des centaines d années il pourrait être encore là avec sa faune et flore préservées.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# GAILLARD NADINE - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:00:27
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les sites de compensation sont-ils situés dans le même bassin écologique que les milieux détruits ?

**Contribution :**
Pour être efficaces, les mesures compensatoires doivent être implantées dans le même bassin versant ou la même unité écologique que les zones impactées. Le dossier présente plusieurs localisations éloignées ou déconnectées des sites affectés. Cette dispersion compromet la restauration des continuités naturelles et la cohérence hydrologique. Si les mesures compensatoires ne sont pas situées dans le même bassin ou le même ensemble écologique que les milieux détruits, elles ne peuvent être considérées comme équivalentes et le projet ne satisfait pas aux exigences de la réglementation environnementale.AVIS DEFAVORABLE
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Pauline - Ayguemorte-les-Graves

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:01:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Terrains de compensation
**Contribution :**
Bonsoir, Je reste perplexe sur les terrains de compensation que ce projet aurait pu trouver. Vu la quantité non négligeable d'espace boisés, zones humides, espèces dont le milieu sera détruit.Certains industriels peinent a trouver des terrains de compensation pour des bâtis de quelques milliers de m2, je n'ose croire que ce projet sera en totalité compensé !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Brunet Virginie - Lestiac-sur-Garonne

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:01:44
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Projet lgv mortifère
**Contribution :**
Notre planète est en deliquescence. Alors qu on nous adjoint de limiter notre impact environnemental,le passage d une lgv au milieu d un ecosystème unique telque la vallee du Ciron sonnerait le glas de la biodiversité et biosphère le composant.Des alternatives moins destructrices pourraient sans doute être envisagees.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mael - Paris

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:01:56
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Hêtraie glaciaire du Ciron
**Contribution :**
Protégeons les zones de biodiversité de France.Il est impensable de dégrader un site aussi exceptionnel que la hêtraie du Ciron. Une véritable étude d'impact environnementale est indispensable, et aucune analyse sérieuses ne pourraient valider un projet traversant cette forêt.Cette nouvelle ligne est une excellente initiative, veillons toutefois à ne pas la compromettre en traversant des zones fragiles abritant de nombreuses espèces rares.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# GAILLARD NADINE - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:03:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Les engagements du maître d'ouvrage sont-ils juridiquement contraignants ?
**Contribution :**
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. Sans cadre juridique clair, leur application dépendra de la bonne volonté du maître d'ouvrage. Les mesures compensatoires doivent être assorties d'engagements formels et opposables ; à défaut, leur réalisation et leur maintien ne peuvent être considérés comme assurés. AVIS DEFAVORABLE
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Duprat Delphine - Couëron

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:05:09
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Defavorable à une ligne ferroviaire qui détruirait la faune et la flore
**Contribution :**
Je suis opposition à ce projet de ligne ferroviaire qui causerait du tort à un sanctuaire naturel, habitat de nombreuses espèces animales et végétales. Laissons ces biotopes en paix, une expansion inconsidérée des infrastructures humaines produit toujours le même résultat : destruction, déséquilibre, perte irrémédiable de la biodiversité.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# MAMINE Albert - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:05:49
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les moyens financiers dédiés au suivi sont-ils garantis ?
**Contribution :**
Un suivi écologique efficace nécessite des financements stables sur plusieurs années pour les relevés, les analyses et les publications. Le dossier ne mentionne pas les budgets affectés ni les garanties de financement. Sans enveloppe financière dédiée et sécurisée, le suivi ne peut être considéré comme réalisable ni crédible, ce qui compromet la conformité du projet aux exigences de durabilité environnementale. avis defavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Caillé Clément - Louresse-Rochemenier

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:06:30
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Réels doutes sur l'impact environnemental du projet
**Contribution :**
Madame, Monsieur J'ai un réel doute sur le projet quand nous prenons en considération son impact environnemental.La vallée du ciron en Gironde et son parc naturel régional abrite une grande quantités d'éco systèmes. Ne sommes nous pas en mesure d'effectuer une modernisation de la ligne déjà existante ?Nous nous devons en 2025, de respecter la biodiversité dans notre belle France, tout en réutilisant l'existant.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marie - Virelade

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:07:31
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Vallée du ciron
**Contribution :**
Je suis contre la demande d'autorisation environnementale qui mettra en danger l'écosystème unique de la vallée du ciron. Il permet aux vins des graves d'obtenir leur saveur unique,  la vallée accueille une hêtraie multi centenaire et une biodiversité unique. Il ne faut pas toucher à cet écrin.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# GAILLARD Philippe - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:07:57
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Le projet respecte-t-il les obligations du Code de l'environnement ?
**Contribution :**
Le Code de l’environnement impose que tout projet évite les atteintes significatives à la biodiversité et qu’il respecte la hiérarchie ERC. Or, plusieurs éléments du dossier laissent penser que certaines atteintes auraient pu être évitées ou réduites davantage. L’absence d’analyse comparative claire des alternatives affaiblit la démonstration de conformité. Si le principe ERC n’est pas respecté et que les atteintes aux milieux naturels ne sont pas justifiées comme inévitables, l’autorisation est contraire à l’article L.1631 du Code de l’environnement. AVIS DEFAVORABLE
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Fra - Auzielle

**Organisme :** Elu, membre d'un conseil municipal
**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:08:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Inutilité d'une ligne LGV
**Contribution :**
Ce projet de Ferroviaire à grande vitesse n'a aucun intérêt sociétal autre que d'aller plus vite.Voici pourquoi le bon sens implique une préservation des espaces naturels qu'ont ne peut pas évchanger avec quelques minutes de trajet en moins.Non à la LGV qui n'a aucun intérêt et à ses travaux mortifère.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Michaud Michael - Léogeats

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:09:21
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** J' y vis
**Contribution :**
Bonjour, ce projet est vraiment une aberration, on vit à crédit, il y a pas besoin d aller plus vite.J' ai été utilisateur de la ligne bordeaux Toulouse, j' ai survécu aux retards, aux pannes, aux suicides des gens. Maintenant je vis dans la vallée du ciron.  C'est calme, agréable.Il y a en assez de ce parisiannisme.Vous nous faites suer avec vos décisions impactant toujours plus la vie des autres mais pas la vôtre.On en a gros
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Carrey Victor - Plomelin

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:10:37
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Encore un projet d'un ancien temps
**Contribution :**
Il est grand temps d'évoluer et de penser autrement notre manière de voir les choses en prenant en compte TOUT le vivants encore restant autour de nous.Je suis contre ce projet qui va encore nuire un écosystème unique et irremplaçable pour satisfaire quelques besoins éphémères et non indispensable ..Cdt
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# GAILLARD NADINE - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:10:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Le principe de précaution est-il appliqué face aux incertitudes scientifiques ?
**Contribution :**
Plusieurs impacts du projet, notamment sur les zones humides, la faune aquatique et les espèces protégées, sont encore mal connus. Dans ce contexte, le principe de précaution impose de suspendre ou d'adapter le projet tant que les effets ne sont pas clairement établis. Si des incertitudes subsistent sur les conséquences environnementales et qu'aucune mesure provisoire n'est mise en œuvre, l'autorité administrative ne peut légalement délivrer l'autorisation sans méconnaître le principe de précaution. AVIS DEFAVORABLE
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Manue - Aspet

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:11:02
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** En tant qu'habitante de la Terre
**Contribution :**
En tant qu'habitante de la Terre, il est de mon devoir et de ma conscience de me soucier de son présent et de son futur. Nous sommes tous responsables, dans ce monde où tout va plus vite, où l'on construit pour finalement détruire le vivant. Ce même vivant qui nous anime. Ce même vivant qui disparaît chaque jour un peu plus ...S'il vous plaît, soufflez, prenez un instant pour regarder autour de vous, et prenez conscience de cet habitat que vous souhaitez éteindre ...
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Médan Nicolas  - Pouze

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:11:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défense de la Vallée du Ciron - TGV inutile et écocide
**Contribution :**
Le projet de future LGV est à mon avis totalement anachronique car à l'heure où l'on doit placer La Défense de l'Environnement parmi les  prioritées de notre société, défricher la forêt pour faire passer une nouvelle infrastructure semble totalement aberrant. L'argumentaire qui consiste à mettre en avant l'aménagement du territoire au profit des populations ne tient pas. Les Sud Girondins et les Lot et Garonnais vivent très bien sans TGV. La plupart ne sont pas des citadins oscillant entre PARIS et leur pied à terre de province. Le dynamisme de Toulouse et sa région s'est réalisé sans TGV avec l'aéronautique comme vecteur de développement. La rénovation des lignes existantes n'est jamais proposée comme alternative moins impactante sur la nature. Alors que celle-ci est tout à fait réalisable même si moins attrayante en terme de retentissement médiatique pour les politiques. La

nouvelle ligne TGV est donc totalement inutile et son coût encore une fois hors de proportion par rapport aux avantages attendus. SNCF Réseau est déjà sur endetté.L'Etat doit arrêter de creuser encore plus la dette dont le remboursement sera insoutenable par les générations futures. Il faut remettre la Defense de la Nature au centre des préoccupations et au dessus de la vanité des hommes et femmes politiques qui croient encore influencer le développement de la société avec des vieux réflexes issus des 30 glorieuses!!!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Klasen  Sandrine - Lézat-sur-Lèze

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:12:28
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du ciron
**Contribution :**
La création de cette ligne vaut elle la destruction d'habitats naturels pour une biodiversité déjà bien malmenée. Il faut reprendre l'étude des alternatives. Ne delivré pas d'autorisation sans ces informations.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# pauline - Le Cellier

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:12:31
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** La vallée du ciron
**Contribution :**
Bonjour Cette vallée est magnifique et la biodiversité en est riche Ne détruisez pas les enfants naturel pour que nos enfants puissent découvrir la beauté du monde
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Réjane  - Cugnaux

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:12:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Espèces et espaces en danger
**Contribution :**
Mettre en danger des espèces et des espaces pour la réalisation de la nouvelle ligne Bordeaux-Toulouse, alors que l'actuelle pourrait être restructurée, est une nouvelle aberration environnementale. Détruire des écosystème au profit d'une étude bâclée est inconcevable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marion  - Limoges

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:12:45
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Il faut que cesse cette folie
**Contribution :**
Par pitié, nous sommes en 2025 il grand d'arrêter le massacre de nos rares zones naturelles et de biodiversité.rénover au lieu de détruire.Chercher l'alternative au lieu de la faciliter.Stop à ce projet de destruction massive de la vallée de ciron.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Gruau Pauline - Villeneuve-Saint-Georges

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:13:36
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la LGV
**Contribution :**
Je m'oppose à la construction de la LGV car cela nuirait à la biodiversité incroyable et protégée qui se trouve sur le tracé de la LGV.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# MALONNE NADINE - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:14:06
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Le dispositif de contrôle et de sanction est-il précisé ?
**Contribution :**
Le suivi administratif des engagements doit permettre à l'autorité environnementale de vérifier la conformité du projet et, le cas échéant, de sanctionner les manquements. Le dossier n'indique pas de procédure claire de contrôle ni de mécanisme de suspension en cas de non-respect des obligations. En l'absence de dispositif de contrôle et de sanction clairement défini, la mise en œuvre des engagements environnementaux repose sur des déclarations non opposables et ne garantit pas la conformité dans la duréeAVIS DEFAVORABLE
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Emmanuel - Fargues

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:14:42
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable au projet
**Contribution :**
Habitué de la ligne Langon - Bordeaux et occasionnellement jusqu'à Toulouse je suis, en tant qu'enfant de Gironde, fier de notre Ciron !Nous avons la chance unique d'avoir dans notre région LE cours d'eau le plus préservé et naturel d'Europe, un endroit agréable où notre trace n'est pas encore trop visible et regorgeant d'espèces rares ! Comme je le disais habitué de cette ligne je vois régulièrement les quelques témoignages (si rares !) qui nous restent encore en Gironde de notre patrimoine naturel régional et qui bordent littéralement la voie. C'est grâce à eux que j'ai pu voir de mes propres yeux ce qu'était la Gironde et ses mangroves d'il y a un siècle !Et je parle pour moi mais aussi pour tous les jeunes comme moi qui ne connaissent que ces maigres espaces qui ne sont pas assez mis en valeur.Croyez-vous que nous avons envie de ne plus voir ces endroits que dans des vieilles photos en noir et blanc qu'on oublie ??Non cette richesse là c'est notre histoire et vous êtes en train de la salir.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# GAILLARD NADINE - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:16:16
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les pertes de puits de carbone ont-elles été prises en compte ?
**Contribution :**
Les zones humides, prairies et boisements détruits par le projet constituent des réservoirs naturels de carbone. Leur disparition provoque un relargage de CO? dans l'atmosphère. Le dossier n'évalue pas

ces pertes ni la capacité des mesures compensatoires à les compenser. Si la perte de stockage de carbone n'est pas intégrée au bilan environnemental, le projet sous-estime son impact climatique réel et ne respecte pas les exigences de la Stratégie nationale bas carbone. AVIS DEFAVORABLE
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mallard Aurélie - Balizac

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:16:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Je suis fermement opposée à la création de la LGV Bordeaux Toulouse, Bordeaux Dax. La création de cette nouvelle ligne entraîne des déforestations, la destruction de zones humides et la dégradation des paysages alors que la priorité est à la préservation de la biodiversité et des forêts. Les études qui indiquent que la LGV vise à créer une mobilité "verte" sont parties prenantes puisqu'elles sont commandées par la SGPSO. Il serait souhaitable que les promoteurs de la LGV s'appuient sur des études indépendantes afin d'éclairer le sujet, et par là donner au public des informations objectives sur l'impact du projet sur l'environnement.Par ailleurs, ce projet tellement destructeur et consommateur de terres naturelles a été écarté du projet zéro artificialisation nette. Le GPSO est il au dessus des lois ? Je déplore le passage en force, l'absence de considération pour les préoccupations des habitant(e)s des territoires concernés, des collectivités opposées, des associations qui défendent et valorisent notre bien commun qu'est l'environnement. Ce projet est une aberration environnementale en totale contradiction avec les priorités environnementales et sociales.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jade - Bommes

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:17:48
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable au projet LGV
**Contribution :**
La vallée du Ciron est un lieu exceptionnel, dune grande richesse en terme de biodiversité et de biotopes. C'est un lieu unique. De formation, je suis biologiste et écologiste, je pense que se serait dramatique de réaliser ce projet. De plis, j'adore y passer du temps.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Casanova Patricia - Bastia

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:18:03
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Épargner la Vallée du Ciron
**Contribution :**
A l'heure où se se rend compte que notre insouciance a mis à mal la planète et a des répercussions sur le climat ,comment peut-on encore envisager de saccager un lieu dont la biodiversité est encore si riche et préservée?Il est important de trouver et d'étudier d'autres alternatives arrêtez de tout massacrer préservez la vie pour changer!!!!!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Renoux Adrien - Lignan-de-Bazas

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:18:04

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Rejet de la construction de la lgv
**Contribution :**
Modernisation de la ligne existante.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# André Marie - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:19:09
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non autorisation environnementale
**Contribution :**
Je demande la NON autorisation environnementale de ce grand projet inutile et destructeur de sites précieux et indispensables à la biodiversité et à la vie de notre région. Le délai trop court de la consultation est illégal.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Josette - Fleurance

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:19:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne inutile et dévastatrice
**Contribution :**
Ce projet va à rebours de toute sobriété, de la préservation de l'environnement au sens large. Son coût va impacter les finances locales pendant plusieurs dizaines d'années. Les gares nouvelles sont loin de tout réseau de transport,blés raccordements électriques ne sont pas pris en compte.Il faut savoir s'arrêter, comme pour Notre dame des Landes ou Sivens, ou encore l'A69. !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Richard - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:19:19
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable
**Contribution :**
Une idée déraisonnable. Je suis absolument contre.Encore un désastre écologique et économique, qui va clairement à rebours des enjeux de notre temps.Il y a des tonnes de choses à faire avec un tel budget, et vous ne trouvez rien de mieux que d'écraser le vivant, de jeter l'argent par les fenêtres.Au lieu de répliquer une ligne existante, pourquoi ne pas connecter plus de territoires ? En réutilisant toutes ces lignes qui sont à l'abandon ?Pourquoi favoriser (encore) le faible pourcentage d'utilisateur qui auront le privilège de pouvoir se payer ce nouveau transport plus rapide ? Au détriment d'une majorité de la population ?Quel intérêt de grappiller quelques dizaines de minutes, au lieu de favoriser un transport pour tous ?C'est écoeurant.Ce cirque ne vaut pas la destruction d'une hêtraie glaciaire de plusieurs dizaines de milliers d'années, ni la destruction des espèces animales et végétales qui disparaissent partout. Destructions de 250 hectares de zone humide, que l'on sait si important pour la biodiversité. Destructions des corridors naturels. Qui croit encore aux compensations environnementales ? C'est du grand n'importe quoi, suffisamment d'études le souligne.C'est consternant. Stoppez ces absurdités, écoutez les scientifiques
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Raphaël  - Soyaux

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:19:23
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non destruction du milieu naturel
**Contribution :**
Merci de ne pas détruire ce magnifique milieu naturel.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marion  - Alleins

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:21:25
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** DÉFAVORABLE AU PROJET LGV
**Contribution :**
La vallée du Ciron doit être préservée. La société a tracé suffisamment de lignes de communication, il est prioritaire d'arrêter d'impacter les environnements sauvages et le vivant. Pour cela nous pouvons moderniser ce qui est déjà construit. Je suis donc défavorable à la construction d'une nouvelle ligne pour la LGV Bordeaux Toulouse.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Héloïse - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:22:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ne détruisez pas la nature
**Contribution :**
Ne détruisez pas cet écosystème essentiel pour l'équilibre de la nature
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mamine Albert - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:23:16
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :**  Le report modal attendu justifie-t-il réellement les impacts climatiques du projet ?
**Contribution :**
L’argument principal du projet repose sur un transfert de la route vers le rail. Toutefois, les études de trafic ne démontrent pas que ce report sera suffisant pour compenser les émissions liées à la construction. Si les gains d’émissions liés à l’exploitation ferroviaire ne compensent pas à court terme les émissions initiales du chantier, le projet ne peut être présenté comme bénéfique pour le climat.
AVIS DEFAVORABLE
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lucie - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:23:45
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable au projet
**Contribution :**
La vallée du ciron est un écosystème incroyable présent depuis 40000 ans. Nous nous devons de le protéger à l’heure où l’écologie est bien plus importante que de relier deux points le plus rapidement

possible. La descente du ciron nous permet de réaliser à quel point cette vallée est incroyable, riche par sa faune et sa flore et fragile. Un énièmes axes de transport serait de la folie.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# SAIDI Karine  - Villeneuve-sur-Lot

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:25:41
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Consultation publique
**Contribution :**
Bonjour, Je suis née dans cette région et je vous prie de bien vouloir la conserver. Elle détient une faune et une flore d'une richesse considérable que je souhaiterai un jour montrer à mes petits enfants..Je vous remercie de ne pas construire cette ligne si elle met en péril l'environnement de la vallée de Ciron.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# GAILLARD NADINE - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:26:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les mesures d'adaptation au changement climatique sont-elles prévues ?
**Contribution :**
Les infrastructures doivent être conçues pour résister à l’évolution du climat : fortes chaleurs, sécheresses, crues ou inondations. Le dossier n’indique pas comment ces risques climatiques sont intégrés à la conception du projet. Si la conception ne prend pas en compte les projections climatiques régionales, le projet méconnaît les obligations d’adaptation au changement climatique imposées par la loi. AVIS DEFAVORABLE
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Diane  - Saint-Aubin-de-Médoc

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:28:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne LGV Bordeaux-Toulouse et vallée du Ciron
**Contribution :**
Dans le contexte actuel de changement climatique et de déclin de la biodiversité, il est impensable d'autoriser un projet tel que la ligne LGV entre Bordeaux et Toulouse (GPSO) sans réaliser une étude d'impact complète, sérieuse et honnête, sans s'assurer que le projet ne sert pas seulement les lobbies financiers et autres intérêts individuels, et sans envisager toutes les possibilités ou alternatives potentiellement plus protectrices de l'environnement, plus en phase avec les objectifs de 0 artificialisation des sols qui devraient être les nôtres. La ligne LGV GPSO ne doit pas être envisagée dans son tracé actuel, qui détruira en particulier la vallée du Ciron.Merci
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marylène - Les Vans

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:30:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre cette ligne
**Contribution :**
Arrêtons de détruire la biodiversité.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# TURLET lucette - Gours

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:31:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les déchets et déblais de chantier seront-ils gérés selon des filières contrôlées ?
**Contribution :**
La nature des déblais issus des sondages n’est pas précisée. 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.En l’absence d’un plan de gestion des déblais conforme à la réglementation sur les déchets, la traçabilité et la prévention des pollutions ne sont pas garanties. avis defavorable
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Delsol Véronique - Grignols

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:31:30
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défense de la vallée du Ciron
**Contribution :**
Se promener dur les bords du Ciron, c'est se promener dans un autre monde, une autre dimension... Une parenthèse en pleine nature... Le silence, le bruit de l'eau qui coule, le chant des oiseaux, les arbres centenaires... Ce havre de paix doit être préservé... Il en reste tellement peu.... Mes enfants ont grandis pres de cette vallée... On a fait du canoë, on s'est baigné... On l'aime ce Ciron... Preservons le, par pitié ! !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sarah - Montreuil

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:33:16
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre ce projet
**Contribution :**
Encore un projet ecocide qui met à mal des espèces protégés
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# GAILLARD NADINE - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:33:53
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** La protection de la qualité de l'air et la limitation des nuisances pour les riverains sont-elles assurées
**Contribution :**
Les engins de chantier et les travaux de forage génèrent des poussières, du bruit et des vibrations susceptibles d’affecter les habitants et la faune. Le dossier ne comporte pas de plan précis de réduction de ces nuisances, ni de dispositif de surveillance en continu. En l’absence de plan de suivi des nuisances sonores et atmosphériques, les obligations de protection de la santé publique et de la qualité de vie ne sont pas respectées. AVIS DEFAVORABLE
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Binette Marie-Claire - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:33:56
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non a LGV et protection vallée du Ciron
**Contribution :**
En plein vote du budget rejeté a unanimité - 1 voix, L'état cherche des financements chez les foyers les plus modestes en voulant taxer les baignoires et a cote de cela, dépense des millions dans une ligne de chemin de fer dont personne ne veut être qui va bousiller des lieux précieux et naturel.Cette époque est schizophréne
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Cami Sebastien - Saint-André-de-Cubzac

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:35:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ne pas abîmer le Ciron
**Contribution :**
Il serait dommage d'abîmer encore la nature pour les lignes de chemins de fer ,j'ai déjà vu les dégâts avec la LGV et la vallée du Cirons est un site riche de biodiversité . Nos enfants ne profiterons jamais de la nature telle que nous l'avons connu . ARRÊTONS ÇA ET RÉFLÉCHISSONS
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Patenotte Mélanie - Bègles

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:35:55
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV
**Contribution :**
Grand projet inutile. Destruction du vivant, de la vallée du Ciron, d'espèces protégées. Zéro bénéfice pour les habitants des communes rurales. Nous voulons des trains du quotidien.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Ghislaine - Mailly-le-Château

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:37:05
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du ciron
**Contribution :**
En tant que citoyenne, habitante de la planète terre, respectueuse de la nature et des êtres vivants non humains ainsi que des espaces naturels sensibles,Je m'oppose à la mise a sac, pour la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer, de la vallée du Ciron. Celle-ci abrite une forêt d'exception et des espèces protégées et menacées.Nous avons, en France, urbanisé et bétonné bien assez d'espaces. Nous avons assez de lignes SNCF, de routes et d'autoroutes.L'étude d'impact, qui a été bâclée, doit être approfondie.D'autres alternatives sont à rechercher.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Laurent - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:39:45
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** LGV : un gaspillage destructeur
**Contribution :**
En plus d’être un gouffre financier, ce projet est une aberration environnementale : destruction de forêts, de vignobles, d’habitats naturels… pour un gain de temps dérisoire. C’est un passage en force contre la biodiversité et les territoires. Le Sud-Ouest n’a pas besoin d’une LGV, il mérite des transports durables et un avenir préservé.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Chloe - Nérigean

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:41:21
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Épargnez la vallée du Ciron
**Contribution :**
Je souhaiterais apporter ma contribution sur la question du tracé à proximité de la vallée du Ciron. Zone protégée,Natura 2000, réserve de biodiversité et forêt galerie datant de plus de 40 000 ans. Dans un contexte général ou la biodiversité et les forêts primaires disparaissent peu à peu, il serait plus pertinent de repenser le tracé de la LGV. Je trouve que le dossier d'étude n'est pas complet. Les conséquences liées au déboisement, à l'artificialisation des sols perturbera les écosystèmes et le microclimat local nécessaire à la forêt. Ne peut on pas réévaluer le tracé ? moderniser la ligne existante ? Je souhaite faire entendre ma voie pour que la vallée du Ciron obtienne le statut de réserve naturelle nationale (RNN) ou labellisé comme Espace Naturel Sensible. Merci
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Gionata - Béziers

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:43:33
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** NON à la destruction de la Vallée du Ciron
**Contribution :**
Je tiens à exprimer ma profonde opposition à l'actuel tracé de la LGV Bordeaux-Toulouse qui menace la Vallée du Ciron. Pour moi, et pour notre région, cette vallée n'est pas qu'un simple espace vert : c'est un trésor vivant, l'héritage de 40 000 ans d'histoire naturelle.Je demande avec force l'arrêt immédiat de ce tracé. J'exige que les décideurs fassent preuve de responsabilité et étudient sérieusement des alternatives moins destructrices, notamment la modernisation de la ligne existante. Le respect de notre patrimoine naturel doit être non négociable. Protégeons le Ciron !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# GAILLARD Philippe - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:44:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les zones à proximité d'habitations ou d'établissements sensibles bénéficient-elles d'une protection renforcée ?
**Contribution :**
Les écoles, habitations et exploitations agricoles situées à proximité immédiate des chantiers peuvent être exposées à des risques particuliers. Le dossier ne mentionne pas d’éloignement minimal ou de mesures adaptées à ces situations. Si les zones habitées ou sensibles ne font pas l’objet de mesures de précaution spécifiques, le projet méconnaît les principes de prévention des nuisances et de protection des populations. avis defavorable

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Dongieux  Sophie  - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:44:40
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la LGV AVIS DÉFAVORABLE
**Contribution :**
Ce projet ne répond pas aux besoins des usagers. Nous avons besoin de trains TER du quotidien. De plus ce projet est écocide et détruirait de nombreux espaces de biodiversité : zones humides, zones boisées etc. JE SUIS CONTRE. Je ne veux pas de cette LGV qui va aussi détruire les forêts de mon quotidien. AVIS DÉFAVORABLE
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bertrand Camille - Montauban

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:45:17
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre le projet de ligne à grande vitesse dans la vallée du Ciron
**Contribution :**
Stop à la destruction d'écosystèmes naturels pour une ligne de train sous exploité. Si les lignes déjà existantes de la sncf pouvaient être bien investies et honorées les horaires. Pas besoin d'un nouveau trajet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Etienne - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:47:04
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
L'absence d'évaluation cumulative empêche de mesurer l'impact global du projet sur l'environnement et rend l'étude d'impact incomplète au regard des exigences du Code de l'environnement. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# auvray sarah - Préchac

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:47:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :**  Contestation du projet GPSO suite aux impacts environnementaux à venir
**Contribution :**
J'habite la vallée du Ciron cet écho système préservé et sauvage est un lieu de vie ou cohabites des espèces rares , comme des cistudes encore aperçues au printemps de visons, le martin pêcheur... dans des zones humides, des tunnels de frondaisons de verdure, la hêtraie de plus de 40 000 ans est un trésors inestimable  c'est une des dernière bande forestière primaire en France.Cette terre est un refuge outre la beauté et la paix qui règne au bord de cette rivière, c'est un équilibre fragile qui est alimenté par une énorme quantité des petits ruisseau qui viennent gonfler la rivière.Si ces zones sont asséchées par la mise en oeuvre de ces travaux viaducs, voies ferrées, le territoires va se tarir et la vallée va tout simplement mourrir. c'est une zone humide qui a stoppé les feux géants de Landiras. Méditons et tirons les enseignements des tragédies passées!Il faut  développer et conquérir de

nouvelles zones humides et non les détruire. Les travaux pre?vus sur les berges et la ripisylve risquent fort d'endommager les habitats sensibles Et le projet GPSO ne répondra pas au besoin de protection de nos ressources en eau, de notre biodiversité et des zones humides. Que seront nous sans l'eau? Que seront nous sans la beauté du  Ciron?Je prend le train mais je crois qu'il serait bon de privilégier et péréniser moderniser les lignes déjà existantes.Le projets et les études réalisées en amonts sur les impact du projet sont visiblement très  insuffisante : inventaires des espèces incomplets, impacts non e?tudie?s, cartographies seulement partielle ... l'avis Négatif réalisé par le ministère de l'environnement sur les manquements graves ne présage rien de bon!La séquence éviter, réduire, respecté n'est pas respectée. les données sont morcellées géographiquement et l'inventaire des espèces protégées incomplet nombre de citoyen sont découragés par le manque de visibilité de la concertation publique trop brève, accessible seulement en ligne quand beaucoup de retraités contre ce projet n'ont pas accès a internet ou recul devant la complexité du projet de 34 000 pages!!!  Aujourd'hui le département de la Gironde est mis sous tutelle et dois rembourser plus de 100 millions d'euro en 3 ans. sur un projet GPSO qui se chiffres en Milliard comment tenir encore avec un budget colossal ou même l'europe ne veut pas suivre?Cet argent est publique et doit aller là où les besoins sont criants ! C'est pour toute ces raisons que je demande une étude sérieuse à une alternative.

**Pièce(s) jointes(s) :**

Télécharger la pièce jointe originale (Ciron.JPG)



# LAVOYER Claire - Brugnac

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:48:05
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis très défavorable au vu de l'impact environnemental sur la Vallée du Ciron
**Contribution :**

La vallée du Ciron n'est pas une simple vallée, mais possède de tels enjeux environnementaux qu'elle figure à mon sens comme un bien commun pour les humains que nous sommes. Nous sommes bien conscients qu'aucune politique de compensation ne pourra remplacer une zone qui s'est créée pendant des milliers d'années. Faire cela, c'est faire croire à nos enfants que la nature est remodulable par l'homme à l'envi, que l'homme peut détruire, créer comme s'il était indépendant de l'écosystème dans lequel il se trouve. Je ne comprends pas que certains humains peuvent à ce point détruire en dehors de tout bienfait pour l'humanité...pour gagner du temps? 30 min max sur ce trajet? Nous pouvons mener un projet pour l'intérêt de tous : utiliser et moderniser les lignes existantes, sans détruire, au profit de tous (y compris les habitants du Lot et Garonne, bien perdants sur le projet de LGV), et à moindre coût : 4 fois moins cher!!!J'espère juste que le bon sens s'imposera ...
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Leveque Philippe - Manosque

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:48:11
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** La vallée du chiron
**Contribution :**
La ligne TGV en projet va détruire des écosystèmes fragiles cela juste pour permettre aux bobos parisiens de venir passer le week-end dans le sud-ouest
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# GAILLARD NADINE - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:50:26
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les populations locales ont-elles été associées à la définition des mesures d'accompagnement ?
**Contribution :**
La participation citoyenne locale est un élément central de l’acceptabilité d’un projet. Le dossier n’indique pas que les habitants, les agriculteurs ou les élus des communes traversées aient été pleinement associés à la conception des mesures compensatoires ou de suivi. Si la participation effective des populations concernées n’a pas été organisée, le processus de concertation ne satisfait pas aux exigences de transparence et de dialogue environnemental. AVIS DEFAVORABLE
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Oliver Sylvie - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:53:52
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Consultation LGV
**Contribution :**
Contre la réalisation de la LGV pour des raisons écologiques, économiques et environnementales.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# DAVANNE Eric - Saint-Jean-d'Illac

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:54:59
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron en danger
**Contribution :**

Bonjour,La future ligne à grande vitesse Bordraux-Toilouse risque de traverser la vallée du Ciron.Or, la vallée du Ciron est un patrimoine naturel d’une grande richesse écologique.  Ses forêts et ses cours d’eau abritent une biodiversité rare et fragile.  Elle joue un rôle essentiel dans l’équilibre environnemental de la région.  Le projet de ligne à grande vitesse menace cet espace en le fragmentant et en l’artificialisant.  Ce serait une perte irréversible pour la nature et pour les habitants. Plutôt que de sacrifier la vallée du Ciron, investissons dans des solutions de mobilité plus respectueuses, comme l’amélioration des lignes existantes et le développement des transports collectifs durables.Eric Davanne
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Delhaye  Cécile  - Maubeuge

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:55:04
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne nouvelle
**Contribution :**
Je suis contre cette nouvelle ligne mais pour le respect de la biodiversité
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# GUERIN Armand - Talence

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:56:58
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** PPVE Autorisation environnementale LGV Bordeauxx-Toulouse
**Contribution :**
Cette Participation du Public par Voie Electronique , accessible uniquement par voie informatique me semble inégalitaire et met à l'écart les personnes non équipées et éloignées des outils numériques. En cela , elle est discriminante et anti-démocratique. On pourra rajouter que la durée d'1 mois pour étudier tout le dossier va également à l'encontre d'une consultation citoyenne.Cette PPVE n'est pas à la hauteur d'une enquête publique telle que prévue à l'article L181-10-1 du Code de l'environnement.Cette PPVE se présente comme une demande d'autorisation environnementale, alors que la CNPN vient recemment de donner un avis défavorable au vu de nombreux manquements et garanties environnementales insuffisantes . Par ailleurs, cette demande d'autorisation vise des travaux présentés comme "préparatoires" , mais qui sous couvert de dérogations et autorisations, permettront des défrichements sur plus de 1 000 hectares de forêts et zones naturelles.. Ces opérations constituent en fait un passage en force alors même que la DUP doit être remise en cause du fait du peu d'intérêt collectif en terme de mobilité et que l'Etat se questionne sur le budget alloué à ces travaux.Je ne suis donc pas favorable à cette demande d'autorisation qui vise à avancer à marche forcée et à engager des dépenses et des travaux impactants,  pour préparer un projet inutile à la société et nuisible à l'environnement.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Gaucher Anthony  - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 22:58:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre ce projet
**Contribution :**
Ce projet est une hérésie. En 2025 il faut des TER pour rejoindre les grandes villes , pas des tgv . Le coût est pharaonique et la lgv non d utilité publique. En 2025 et vu les finances publiques, il faut

l'abandonner.De plus, et de loin le plus primordial à mes yeux..ce projet est destructeur de la biodiversité. Il va détruire des forêts, des rivières, diviser des propriétés et des familles.Abandonnez ce projet inutile et destructeur.Revenez à la raison, nous avons tous besoin de cette nature, pas de cette lgv
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mathilde - Lézignan-la-Cèbe

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:00:13
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je suis pour la préservation de la biodiversité et donc CONTRE le projet de nouvelle ligne TGV
**Contribution :**
Je suis pour la rénovation des lignes usagées plutôt que la création de nouvelles lignes qui causeraient de nouvelles perturbations environnementales. Nous avons besoin de chaque animal et de chaque plante pour vivre.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sarah - Le Havre

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:01:26
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Pas la vallée du ciron
**Contribution :**
Rénovez la ligne actuelle, ne détruisez pas un écosystème aussi unique ! Nous avons la chance d'avoir cette vallée magnifique, il est possible de faire autrement ! Merci pour mon fils de respecter le vivant
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# isabelle - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:02:31
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** ARRET DE CE PROJET ECOCIDE - Merci de sauvegarder la vallée du Ciron
**Contribution :**
Monsieur le commissaire enquêteur,Alors que la planète est en feu, que les pôles fondent, que les derniers rapports du GIEC nous informent sur un avenir catastrophique si nous ne modifions pas nos modes de vie, ce projet de ligne LGV est d'un autre temps, écocide et détruisant des paysages et des habitats exceptionnels.Afin de maintenir l'habitabilité planétaire, l'économie doit s'adapter.Nous avons le devoir de protéger nos enfants, la beauté de cette vallée, la biodiversité : l'intérêt général est là.Jusqu'où irons nous dans la destruction des écosystèmes pour gagner quelques minutes dans nos trajets ? Je m'oppose donc à ce projet de ligne LGV détruisant à jamais paysages et écosystèmes de la vallée du Ciron.Merci de votre compréhension.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Levy Deborah - Roaillan

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:04:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable au projet
**Contribution :**

La vallée du Ciron est un espace riche de biodiversité, une zone comme il en reste trop peu et qui abrite des espèces rares et protégées.Ce projet de tracé de LGV menacerait son équilibre, détruirait des habitats fragiles comme les zones humides et fraglenterait les lieux de vie de ces espèces, mettant en péril leur survie (alimentation, reproduction...)Cet écosystème unique et important pour les habitants (humains et non humains) mérite d'être protégé et des alternatives devraient être envisagées pour préserver la vallée.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Cronier  Lise - Marzan

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:04:23
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non
**Contribution :**
On ne peut plus dire que l'on ne sait pas ! Le monde animal, et par conséquent l'humanité, est en danger à cause de projets comme celui ci.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Oliver Michel - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:04:32
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la réalisation de la LGV
**Contribution :**
Contre la réalisation de la LGV pour des raisons écologiques, économiques et environnementales.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rafael - Bruges

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:05:04
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
La ligne actuelle de chemin de fer est suffisante, s'il faut absolument gagner du temps, pourquoi ne pas chercher des solutions pour la moderniser plus tôt que de détruire encore et encore des forêts, des villages et des paysages. Arrêtons de tout détruire et trouvons des solutions qui ne compromettent pas notre environnement.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Enzo - Pessac

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:06:02
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Stop au massacre
**Contribution :**
La vallée du ciron est un territoire exceptionnel doté d'une biodiversité unique. C'est un trésor peuplé de hêtres avec un patrimoine génétique singulier... Ne pas la préserver est d'une atrocité sans nom... S'il vous plaît, prêtez attention aux nombreux messages que vous allez recevoir. La nature n'est pas un jeu, elle ne doit pas être mise en gages pour des projets futiles. Préservons nos zones humides, préservons notre biodiversité exceptionnelle de notre pays et d'autant plus lorsque rien ne pourra être compensé d'aucune manière. On en a besoin pour ses nombreux services.Je vous en conjure, faîtes

les inventaires correctement, renseignez vous auprès d'acteurs locaux, de professionnels qualifiés (non soudoyés de préférence n'est-ce pas ;) ), du syndicat de la vallée du Ciron et vous verrez que ce projet n'est que destruction. Merci pour votre considération
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# S. Laetitia - Bassussarry

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:06:13
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** La vallée du Ciron et tout lieu naturel détruit par le projet LGV
**Contribution :**
Bonjour,Nous sommes au 21e s. Nous connaissons les conséquences catastrophiques de nos constructions sur la biodiversité. Nous savons depuis des décennies que la Nature sauvage est essentielle. A notre existance aussi, oui. Et malgré tout. Malgré les études scientifiques qui le prouvent. Nous continuons dans la mauvaise voie. Celle qui nous aplatira contre un mur, et à grande vitesse. Avez-vous essayé de vivre en mangeant des billets ? Impossible allez-vous me répondre. Alors, menez mieux ce projet. Pas avec vos poches, mais avec votre tête et votre coeur. Pour vous. Pour vos enfants. Pour l'Avenir.Cdt, Laetitia
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marie - Bazas

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:07:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable au projet de LGV Bordeaux -Toulouse
**Contribution :**
Je suis défavorable à ce projet de LGV.La vallée du Ciron est un lieu riche en biodiversité et indispensable. Pourquoi ne pas moderniser la ligne ferroviaire existante plutôt que de détruire cet environnement si précieux !Je suis farouchement défavorable à ce projet de LGV !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# le borgne fanny - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:07:52
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** vallée du ciron
**Contribution :**
Cette vallée est une biodiversité importante pour notre environnement et notre futur.Nous devons arrêter les massacres du vivant pour notre confort et préserver ce vivant qui nous entoure chaque jour.C'est une forêt de Hêtre qui a plusieurs milliers d'années avec tous ces êtres vivants qui se sont nourris et c'est un microclimat exceptionnel, on aime sa fraîcheur l'été quand il fait 40 degrés et que ça ne va cesser d'augmenter...Cela va détruire des milliers de ressources pour ces êtres vivants et pour nous.Ce projet doit être revu, refaire des études sur l'impact de la biodiversité, envisager des solutions, ne pas nuire à la nature.Nous devons protéger pas détruire.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Terrefon  Anna - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:08:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je suis défavorable au projet

**Contribution :**
Le Ciron est si précieux, la nature est impossible à inventer alors laissons des coins vierges de l'être humain. Je vous implore de nous laisser ce trésor. Il serait tellement plus simple de réhabiliter des voies déjà existantes, arrêtons de tous détruire et continuons plutôt  à nous émerveiller.
**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Virginie - Pujols-sur-Ciron

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:08:21
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Argumentaire contre la LGV Bordeaux-Toulouse : impacts en Gironde
**Contribution :**
1. Un projet au coût exorbitant et à la rentabilité incertaine1.1 Coût total et dépassements prévisiblesCoût initial annoncé : 6,2 milliards d'euros (SNCF Réseau, 2021).Dépassements fréquents : Les LGV françaises dépassent en moyenne leur budget de 30 à 40% (Cour des comptes, 2021).Exemple : LGV SEA (Tours-Bordeaux) : +40% de dépassement (3,4 milliards initialement, 4,8 milliards en réalité).Risque pour la LGV Bordeaux-Toulouse : Un coût final estimé entre 7,5 et 8,5 milliards d'euros.1.2 Financement public et detteParticipation de l'État et des collectivités : 40% (2,5 à 3,4 milliards d'euros), le reste étant emprunté par SNCF Réseau.Dette supplémentaire pour la Gironde : La Région Nouvelle-Aquitaine et la Métropole de Bordeaux devront participer, au détriment d'autres projets (TER, routes, écoles).1.3 Fréquentation surestimée et déficit garantiPrévision de trafic : 12 millions de voyageurs/an (SNCF Réseau).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.2. Des impacts environnementaux majeurs et irréversibles2.1 Artificialisation des sols et destruction de la biodiversitéSurface artificialisée : 1 500 à 2 000 hectares (tracé de 220 km, largeur moyenne 70 m).En Gironde : Traversée de zones humides (Bassin d'Arcachon, Marais de Bruges), de forêts landaises et de vignobles classés (AOC Bordeaux, Graves).Espèces menacées : Vison d'Europe, tortue cistude, chauves-souris (espèces protégées par la directive Habitats).2.2 Bilan carbone catastrophiqueÉmissions de construction : 1,5 à 2 millions de tonnes de CO? (béton, acier, chantiers).Compensation carbone : Les mesures proposées (reboisement, etc.) ne couvrent que 30 à 40% des émissions (Ademe, 2020).Objectifs climatiques : La Gironde s'est engagée à réduire de 50% ses émissions d'ici 2030 (PCAET). Ce projet va à l'encontre de cet objectif.3. Un déséquilibre territorial et social3.1 Effet "tunnel" et marginalisation des gares intermédiairesFermeture ou réduction de desserte pour Libourne, Langon, Marmande (comme sur la LGV SEA, où 14 gares ont vu leur trafic chuter de 30%).Report de trafic : Seuls Bordeaux et Toulouse bénéficieront d'un gain de temps (30 min), au détriment des villes intermédiaires.3.2 Spéculation immobilière et exclusionHausse des prix de l'immobilier : +30% autour des gares (ex. : Angoulême après la LGV SEA).En Gironde : Risque d'éviction des populations modestes (Bordeaux Métropole, où le prix au m² a déjà augmenté de 20% depuis 2020).4. Des alternatives plus durables et moins coûteuses4.1 Modernisation des lignes existantesCoût : 500 millions à 1 milliard d'euros (électrification, signalisation, voies supplémentaires).Gain de temps : 20 à 25 min (contre 30 min pour la LGV), pour un coût 6 à 8 fois inférieur.Exemple : La ligne Bordeaux-Hendaye a été modernisée pour 300 millions, avec un gain de 15 min et une fréquentation en hausse de 40%.Amélioration des TER et des transports du quotidienInvestissement nécessaire en Gironde : 200 à 300 millions pour :- Cadencement des TER (1 train toutes les 30 min sur Bordeaux-Libourne-Langon).- Électrification des lignes (réduction des émissions de 50%).- Développement du covoiturage et des pistes cyclables.5. Un projet rejeté par les Girondins et les experts5.1 Opposition locale90% des communes traversées en Gironde ont émis un avis défavorable ou réservé.Pétitions et collectifs : Plus de 15 000 signatures contre le projet (collectif "Non à la LGV Bordeaux-Toulouse").5.2

Avis des expertsCour des comptes (2021) : "Les LGV récentes ne sont pas rentables et détournent des fonds des transports du quotidien."Ademe (2020) : "La modernisation des lignes existantes est 5 à 10 fois plus efficace économiquement et écologiquement."6. Conclusion : Un projet à abandonnerCoût : 7 à 8,5 milliards (dépassement garanti).Rentabilité : Déficit assuré (fréquentation surestimée).Environnement : 1 500 à 2 000 ha artificialisés, 1,5 à 2 Mt CO? émises.Inégalités : Marginalisation des villes intermédiaires, spéculation immobilière.Alternatives : Modernisation des lignes existantes pour 1 milliard (6 à 8 fois moins cher).
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Elisa - Saint Privat en Périgord

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:08:41
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Même si cette ligne ferroviaire permettrait de rallier de façon plus simple et rapide 2 grandes villes, ceci ne doit pas se faire au détriment de sites naturels exceptionnel comme la vallée de Ciron, d'ailleurs classé Natura 2000. Des forêts ancestrales vieille de dizaines de milliers d'années comme celle-ci sont tout à fait exceptionnelles et doivent absolument être protégées tant elles constituent des écosystèmes exceptionnellement riches et fragiles et un patrimoine unique. Il me semble donc impératif, surtout à l'heure actuelle où nous connaissons un effondrement du vivant et une crise climatique sans précédents, d'étudier de façon approfondie et impartiale tous les impacts environnementaux de tels projets (ceci vaut tout autant pour la ligne Bordeaux-Toulouse que pour celle entre Bordeaux et Dax) et de chercher (et trouver !) des alternatives lorsque de tels sites risquent d'être détériorés voire détruits afin de les préserver à 100%.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marion - Saint-Denis-de-Pile

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:09:42
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable - projet LGV Bordeaux - Toulouse
**Contribution :**
Je pense que ce projet n’est pas nécessaire à l’heure où il faut mettre la nature en priorité plutot que la vitesse.La Vallée du Ciron est un lieu exceptionnel à préserver tel quel aujourd’hui
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Frédéric - Pompogne

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:10:04
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** CONTRE LA LGV AVIS DÉFAVORABLE
**Contribution :**
Je suis contre ce projet inutile et couteux,c'est une aberration environnementale alors qu'il existe déjà une ligne Bordeaux Toulouse.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bénédicte - Barie

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:11:06
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Nouvelle ligne lgv Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Je m'oppose au projet de ligne lgv entre Bordeaux et T3.En effet ce projet serait catastrophique pour l'environnement de la vallée du Ciron. En effet cette ligne viendrait traverser ce territoire et aurait des conséquences néfastes pour la faune et la flore locale.La vallée du Ciron abrite une forêt de hêtres millénaire, il me semble logique de protéger ce trésor de la Nature et de garder intact ces terres qui abritent une biodiversité riche et unique.La vallée du Ciron mérite d'être inscrite au Patrimoine Mondial de l'UNESCO.Le Projet de ligne rapide est un non sens et devrait être abandonné. Le gain de temps obtenu ne justifie pas la destruction de tout un écosystème remarquable tel que la vallée du Ciron.Je
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Fanny - Gajac

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:14:40
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du ciron
**Contribution :**
Je partage ici mon amour pour le Ciron, ce cour d'eau sublime et riche. Il est totalement inenvisageable que celui ci doit traverser plusieurs fois par une voie ferrée. Ce serait l'anéantissement d'une biodiversité non seulement foisonnante mais aussi nécessaire. Détruire une nature vitale pour un trajet de train. Nous marchons sur la tête. Mais nous ne marcherons pas longtemps, car lorsque tout sera détruit, nous y passerons aussi.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Michel - Canéjan

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:18:21
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Sauver le vivant Non à la LGV
**Contribution :**
Pourquoi payer la TSE pour ce projet qui n'a pas été voté par les élus?Projet destructeur de la nature de la faune et de la biodiversité pour sa construction au coût exorbitant de 15 milliard d'euros (minimum). Alors qu'une ligne ferroviaire existe déjà et peut être révisée pour un coût moindre avec une nette amélioration du temps de trajet actuel. Nature que l'on dit adorer et qui ne cesse de nous appeler à son secours afin de la protéger.Non, décidément, je suis complètement contre ce projet qui va impacter beaucoup de personnes qui vivent auprès, pour et avec la nature, en les fragilisant et en détruisant leur environnement à jamais.Un peu de bon sens et d'humilité, vous pouvez encore faire le bien. Merci.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jay Françoise  - Abjat-sur-Bandiat

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:19:32
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
Aujourd'hui, on ne peut plus détruire une biodiversité plus que millénaire. Toutes et tous nous avons à veiller et à Sauvegarder ce qui reste du vivant, détruire la vallée du Ciron pour faire passer le LGV, c'est  détériorer encore un peu plus cette planète que nous avons tant abîmé.Désormais, nous

devrions protéger comme des sanctuaires les zones qui n'ont pas été encore entamée, souillée, ou abîmée par l'homme. Il ne nous viendrait pas à l'idée de faire passer un LGV dans Notre-Dame de Paris Par respect pour ce qui l'ont bâti et parce que c'est un lieu sacré. Et bien nous devrions faire de même avec les lieux encore vierges de notre nature, Par respect pour cette planète qui nous nourrit et nous abrite… Je suis contre cette ligne LGV, et pour le moins tout à fait contre d'enfreindre ce sanctuaire qu'est la vallée du Ciron.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Amélie - Savigny-sur-Orge

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:19:36
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Stop
**Contribution :**
Stop à la destruction de la biodiversité
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lilou - Saint-Sève

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:20:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable ligne LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Contre l'impact de la LGV sur l'habitat de la faune et de la flore du beau Ciron. Tout ça pour la création d'une ligne qui ne fera pas gagner grand chose.. elle servira à quoi ? encore à servir nos intérêts capitalistes au détriment de tout le reste.. relier la "CAPITALE" au plus vite avec notre sud ouest .. Non merci.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rémy - Plomodiern

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:26:33
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à cet écocide !
**Contribution :**
A l'heure de la cop 30 , que de tel projet soit encore d'actualité en sacrifiant des zones naturelles remarquables est une hérésie .Rémy INCROCIATI
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# DUPUY - Louchats

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:30:16
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Inventaires naturalistes incomplets
**Contribution :**
Les inventaires naturalistes ne sont pas exhaustifs et ne permettent de connaître les impacts directes et indirects du projet sur les espèces protégées ansi que leur habitats. Par ce biais, les mesures compensatoires peuvent être très largements sous estimées.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sophie - Alès

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:32:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Besoin d'une étude complémentaire
**Contribution :**
Bonjour,Pour éviter que la LGV détruise un habitat riche en biodiversité la vallée de Chiron, il faudrait faire des études complémentaires.Cette planète ne nous appartient pas mais au générations futures. Les boomers sont déjà assez mal vus concernant leur gestion des ressources mais à cette époque nous ne savions pas, aujourd'hui nous savons.Est ce que les quelques minutes gagnées pour des vacanciers sont si importantes ?Est ce que les minutes de trajets gagnées sur du temps professionnel sont si importantes, ne faudrait il pas plutôt revoir ces fameux choix professionnels ?Ne détruisons pas une fois de plus à l'autel d'un quelconque profit… Et si pour une fois nous nous reconnections à notre vraie nature ?Je m'oppose à ce projet insensé au nom de la nature car il n'y a aucun intérêt objectif.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rousseau Nathalie - Paris

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:34:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** La vallée du ciron
**Contribution :**
Madame Monsieur La vallée du Ciron est un écosystème précieux que la ligne va détruire -
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jean-Claude - Pompéjac

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:35:03
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les ressources en eau
**Contribution :**
L'eau joue un rôle essentiel dans le fonctionnement de tous les écosystèmes, en reliant zones humides, cours d'eau, nappes souterraines et milieux terrestres. Sa préservation — en qualité, quantité et continuité — est indispensable pour l'environnement, la santé publique et l'adaptation au changement climatique.Dans le cadre du projet de ligne nouvelle Bordeaux–Toulouse, les travaux préparatoires (tranchées, pistes d'accès, équipements temporaires) 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.Les continuités hydrologiques, qui permettent la circulation de l'eau, des sédiments et des espèces, sont cruciales. Leur rupture peut provoquer isolement des zones humides, baisse de biodiversité, altération de la qualité de l'eau et augmentation du risque d'inondation. Dans un territoire déjà fortement équipé en infrastructures, leur maintien est d'autant plus important.Plusieurs questions se posent dès lors :- Les mesures d'évitement ont-elles réellement permis de limiter les impacts sur le réseau hydrographique ?- Les effets cumulés sur les eaux superficielles ont-ils été pris en compte ?Je ne trouve pas actuellement de réponses satisfaisantes à ces questions dans le dossier du pétitionnaire. Je suis donc opposé à la demande d'autorisation environnementale.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Businelli Bernadette - Libourne

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:36:09
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
Je suis opposée au tracé de la lgv en vallée du Ciron car cela signifie la destruction d'un milieu riche en biodiversite. Je suis favorable à une modernisation des voies ferrées existantes,  ce qui diminuerait l'emprise sur le paysage
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Léna - Frontignan

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:37:03
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet
**Contribution :**
Il est de mon devoir de me positionner contre cette LGV, qui sur le papier semble indispensable. Comment accepter qu'un projet d'une telle ampleur se permette de bâcler des études d'impacts; des inventaires faunes/flores et proposer des mesures compensatoires dérisoires dans un lieu riche d'une grande biodiversité, dont l'activité et la présence fait office de micro climat. Comment accepter qu'un projet comme celui là et dont les études censées limiter les dégâts puisse passer outre la fragmentation de cet habitat, événement qui, on ne peut plus le nier, est la raison première de la perte de biodiversité dans le monde. Je suis contre et je souhaiterai qu'une plus grande importance soit apportée aux habitats et leurs biodiversité dans la mise en place de projet destructeur, qu'importe leur utilité. Nous faisons face a un recul significatif des droits environnementaux et c'est alarmant
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# CAMPMAS Eric - Los Masos

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:37:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la LGV BORDEAUX TOULOUSE
**Contribution :**
Non à la LGV
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (inbound4564832710450222857.jpg)



# Bruno - Cadaujac

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:41:26
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je suis defavorable au projet LGV
**Contribution :**
La vallée du Ciron, et ses gorges,  est un lieu encore préservé de la densité humaine.Traversé en canoé fréquemment ,  depuis les années 1990, elle est toujours aussi sauvageCouper ce lieu unique par une ligne grande vitesse détruirait cet espace.Un cout pharaonique , pour quelques minutes de gagnées , c est cher payé...Cet investissement serait plus judicieux sur les lignes régionales qui en ont bien besoin.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Emma - Bazas

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:42:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Préservons le citron - LGV
**Contribution :**
Bonjour, Le projet de la LGV contient selon des éléments manquant concernant des études écologique. Notamment en lien avec notre ciron, notre petite rivière qui impose son propre climat. Cette ligne serait donc une erreur environnementale et économique pour les personnes qui habitent dans cette région. Cordialement,Emma Farbos
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marie  - Pompéjac

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:42:38
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV
**Contribution :**
BonjourJe trouve vraiment ce projet complètement regrettable. Déjà parce que quand cela arrange les états, il n'y a plus aucune écologie, toutes les lois et règles sautent ou sont maquillées. Ensuite je pense que ce projet ne correspond pas du tout a la priorité sur notre territoire et que les gens sont contre mais sous prétexte d'entente politique il va aller au bout peu importe ce que disent/pensent les gens.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# SCARCERIAUX veronique - La Brède

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:42:53
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV ET VALLÉE DU CIRON
**Contribution :**
Mesdames, Messieurs,Avec tout le respect qui vous est dû, vous savez tous que ce projet est mal ficelé, incomplet, destructeur et très cher payé au vu de quelques minutes grappillées sur un trajet.Je n'accepte pas que la France, à terme, finisse par ressembler à une Amazonie.Je ne suis militante d'aucune cause, je suis interressée par l'avenir de mon beau pays et bien informée via des sources croisées.D'autres que moi n'ont pas la possibilité de se faire entendre, trop vieux mais atterrés, trop jeunes pour oser, ou nouveaux-nés qui vous en voudront le jour où ils comprendront que les "vieux responsables de leur avenir" n'ont pas bien réfléchi avant d'agir. Peut importe, ils seront morts à ce moment-là me direz-vous !A vous de ne pas jouer avec l'avenir de tous, il vous encore un tout petit peu de temps pour parler à votre conscience.Avec mes remerciements anticipés,Et à votre disposition pour échanger,Bien citoyennement,Véronique Scarceriaux
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Anne-Juliette - Fustignac

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:42:55
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Préservons la vallée du Ciron et les autres espaces - Non au projet de LGV
**Contribution :**
Je souhaite exprimer mon fort désaccord avec ce projet de LGV. En effet, la vallée du Ciron est pour moi un endroit unique, hêtraie glaciaire, zones humides préservées avec une diversité exceptionnelle en ornithologie, herpétologie, botanique... C'est aussi un lieu précieux pour se former, observer, apprendre ou tout simplement un endroit où l'on se sent bien ! Et la vallée du Ciron ne sera pas la seule impactée : de nombreux autres espaces le seront également.Je ne comprends pas.Comment peut-on envisager de détruire un tel patrimoine naturel pour finalement gagner quelques minutes sur un trajet alors qu'une ligne existe déjà ?C'est ILLOGIQUE, DÉSTRUCTEUR et IRRESPONSABLE.Pour notre génération, je pense qu'il est important de dire NON à des projets qui ne servent pas à l'intérêt général et qui mettent en danger l'environnement, NOTRE environnement.La nature était là avant nous, elle est notre support de vie.Soyons logiques, préservons ce qui est irremplaçable...
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Chantal  - Poitiers

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:47:53
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre le projet de ligne
**Contribution :**
Il faut l'annuler
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Brizard de Forges Irene - Luçon

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:52:37
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** AVIS DEFAVORABLE
**Contribution :**
La LGV coupera une vallée en deux, détruira des habitats naturels, condamnera des zones humides précieuses par leur richesses (les zones humides ne sont-elles pas désormais protégées?) . Un projet qui est une aberration environnementale.C'est donc NON !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Violette  - Bazas

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:53:44
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Habitante de Langon
**Contribution :**
Attachée au Sud Gironde y aillant trouvé un lieu de paix. Le ciron fait partie de mes endroits coups de cœur y allant tout les étés pour me rafraîchir avec mes amis, en cherchant chaques années des spots les plus perdus on tombe vraiment sur des lieux magiques. Il y vit de nombreux poissons, oiseaux dont la bergeronette qui est un oiseau adorable. Ce projet n’a aucun intérêt puisque la ligne bordeaux Toulouse est déjà assez rapide. Je suis offusquée que l’on touche à ce petit endroit de nature si magique.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Giona Virginie - Venelles

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:55:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne bordeaux
**Contribution :**
Cette ligne ne doit pas avoir le jour car il y a une biodiversité rare et exceptionnelle sur ce site nous devons la protéger et arrêter de tout bétonner.Le microclimat y est unique et ce serait vraiment dommage de m’être en danger, les oiseaux et tout le règne animal à cet endroit.Cela doit cesser.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# THOMAS Eliot - Villandraut

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:55:51
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Pour la protection de la vallée du Ciron et la suspension de la PPVE
**Contribution :**
La vallée du Ciron fait partie de ma vie depuis toujours. J’y ai grandi, j’y marche encore régulièrement, et j’y trouve un équilibre précieux : la fraîcheur de la forêt, le silence des zones

humides, la richesse d’une biodiversité unique. Imaginer ces espaces défrichés, transformés en plateforme de chantier et finalement traversés par une LGV me bouleverse. Ce projet me semble inacceptable, non seulement parce qu’il détruirait plus de 1 000 hectares d’écosystèmes fragiles, mais aussi parce qu’il avance dans la précipitation et sans réel débat démocratique. Une consultation de 30 jours, inaccessible pour beaucoup et lancée sans transparence, ne peut pas tenir lieu de décision collective. Je demande la suspension de cette procédure, l’ouverture d’une véritable enquête publique indépendante, et l’étude d’alternatives ferroviaires plus sobres, utiles et respectueuses des territoires et de leurs habitants. La vallée du Ciron mérite d’être protégée, pas sacrifiée.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lecoules Louis - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 24/11/2025 à 23:59:02
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable à la LGV
**Contribution :**
Je suis défavorable à ce projet d’infrastructure. En effet, l’impact environnemental n’a pas été suffisamment pris en compte, contrairement aux exigences imposées par le droit français et européen.En premier lieu, la séquence ERC (Éviter – Réduire – Compenser), inscrite à l’article L.110-1 II 2° du Code de l’environnement, constitue un principe fondamental pour les projets d’aménagement. Elle vise à prévenir, limiter puis compenser les atteintes portées à la biodiversité, afin de maintenir les fonctionnalités écologiques et les services rendus par les écosystèmes. Or, les premières étapes de cette séquence, notamment l’obligation d’Éviter et de Réduire, n’ont pas fait l’objet d’études d’impact suffisamment approfondies ou rigoureuses, contrairement aux exigences de l’article L.122-1 et suivants du Code de l’environnement (relatifs aux études d’impact).Par ailleurs, plusieurs espèces présentes dans la zone du projet — telles que la Loutre d’Europe (Lutra lutra), l’Écrevisse à pattes blanches (Austropotamobius pallipes), le Vison d’Europe (Mustela lutreola) ou encore la Cistude d’Europe (Emys orbicularis) — figurent parmi les espèces d’intérêt communautaire au titre des annexes II et IV de la Directive 92/43/CEE dite “Habitats-Faune-Flore”.Ces annexes impliquent :Annexe II : obligation de désigner des Zones Spéciales de Conservation (ZSC) ;Annexe IV : obligation de mettre en place une protection stricte, incluant l’interdiction de destruction, d’altération ou de dégradation des habitats essentiels à leur survie.En droit français, ces protections sont transposées aux articles L.411-1 et L.411-2 du Code de l’environnement, ainsi que dans les arrêtés ministériels relatifs à la protection stricte des espèces animales et végétales (arrêté du 23 avril 2007 pour les mammifères, arrêté du 8 janvier 2021 pour les amphibiens et reptiles, etc.).Ainsi, toute destruction d’espèces protégées ou de leurs habitats est interdite, sauf dérogation exceptionnelle strictement encadrée (article L.411-2 4°), et uniquement si :- Il n’existe aucune solution alternative satisfaisante,- La dérogation ne nuit pas au maintien dans un état de conservation favorable des populations,- La raison impérative d’intérêt public majeur (RIIPM) est démontrée.En outre, la loi pour la reconquête de la biodiversité du 8 août 2016 renforce la séquence ERC en introduisant les principes suivants :- “Absence de perte nette de biodiversité”, voire gain (article L.110-1),- “Obligation de résultat des mesures compensatoires”,- “Effectivité des compensations pendant toute la durée des impacts”,- “Proportionnalité et proximité écologique” des mesures (articles L.163-1 à L.163-5).À la lumière de ces éléments, et au vu des faiblesses identifiées dans l’étude d’impact, il est légitime de s’interroger sur la conformité du projet aux exigences légales et réglementaires.Ainsi :– Le projet garantit-il effectivement la protection des espèces animales et végétales protégées, et notamment de leurs habitats essentiels ?– Les volets Éviter et Réduire ont-ils été correctement mis en œuvre, avant même toute considération compensatoire ?– Les mesures annoncées permettent-elles réellement de satisfaire aux objectifs de la séquence ERC et aux obligations prévues par le Code de l’environnement et la Directive Habitats ?À ce stade, il ne semble pas que ce projet respecte

pleinement le droit environnemental applicable, et son autorisation devrait être réexaminée au regard de ces manquements.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sallamand Baptiste - Beaurepaire

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 00:00:58
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protégeons la vallée du Ciron
**Contribution :**
La vallée du Ciron fait partie des premières choses à protéger si nous voulons avancer dans la protection de la planète, chaque avancée compte, c'est pourquoi cette vallée est essentielle dans la lutte pour le climat
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Fabères Gilles - Le Barp

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 00:01:27
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne grande vitesse GPSO
**Contribution :**
Pourquoi réduire la surface forestière contrairement à tous les engagements pris à l'échelon national et international alors qu'une amélioration des lignes existantes est réalisable? Si le projet est realiseé quelle sera l'indemnisation des forestiers concernés et quelle sera la compensation de reforestation? Tout cela est-il réellement pris en compte?Pourquoi engager des dépenses considérables pour gagner quelques minutes de transport ?OUI à l'amélioration des voies existantes NON au projet actuellement présenté mettant avec les risques biotiques actuels ( présence du Nématode) le Massif des Landes de Gascogne en grand danger.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# GELINOTTE Véronique - Vestric-et-Candiac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 00:05:58
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la nouvelle ligne grande vitesse
**Contribution :**
Cette nouvelle LGV est une totale hérésie ! Cela implique de détruire un eco système présent depuis plusieurs centaines d'années, des arbres centenaires, le territoire des espèces présentes et précieuses pour notre environnement.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Martine - Aulnay

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 00:09:29
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron - Ligne LGV
**Contribution :**
Je suis contre le projet de ligne LGV tel que présenté actuellement. Il existe des alternatives permettant de protéger l'environnement au lieu de le détruire et notamment deviter la Vallee du Citon qui est un lieu particulièrement exceptionnel. Ce projet doit être re-étudier en tenant compte des impératifs de protection d'un patrimoine naturel hors du commun.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# GIMENO Antoine - Monbalen

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 00:11:16
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** destruction environnementale
**Contribution :**
Cette nouvelle ligne va sacrifier des hectares de cultures,de vignobles,vergersDes animaux,oiseaux perturbés ou tuésL'aménagement de la ligne existante beaucoup moins destructrice et beaucoup moins chèreLa nouvelle gare éloignée de la gare actuelle d'où une difficulté pour la correspondance des trains
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Baldenweck  Stephanie - Cugnaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 00:13:27
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre ce projet
**Contribution :**
Ce projet ne mérite pas de sacrifier autant la nature. Il faut a un moment donné dire stop!!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Violaine  - Lyon

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 00:13:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la nouvelle ligne
**Contribution :**
Je suis contre ce projet, qui va mettre à mal un écosystème important et déjà fragilisé par l'activité humaine, le réchauffement climatique, pour faire gagner du temps.Il faut protéger les espaces naturels qui sont sur notre territoire, pour nos enfants, notre futur, pour la faune et le flore locale.Nous ne pouvons pas tout détruire par simple confort, ou par profit, notre futur est plus important que ça, et le futur a besoin de la biodiversité et non d'une ligne à grande vitesse.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Martin Karine - Marseille

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 00:18:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non au projet de LGV dans la vallée de Ciron
**Contribution :**
Je m'oppose à la destruction des ilots de biodiversité de la vallée de Ciron au profit de la LGV. Les habitats des animaux sauvages sont tous entrain de disparaitre et eux avec! Il y aura toujours des gens qui chercheront à bitumer les derniers terriers pour quelques millions de plus. Il n'y a aucune compensation humaine possible à une oeuvre naturelle de 40000 ans, ça n'existe pas. On sait que l'enquête d'impacte est incomplète. Et on sait maintenant avec la A69 comment tout cela fonctionne et les forces de destruction en place
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# GEISER Mélanie - Saint-Servais

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 00:21:23
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable totalement à la réalisation de cette nouvelle ligne ,protégeons la vallée du Ciron !
**Contribution :**
Comment est-il encore possible d'envisager l'autorisation de nouvelles infrastructures dont on sait qu'elles impacteront de façon majeure des écosystèmes fragiles et précieux ?La vallée du Ciron possède une hêtraie glaciaire vieille de 40000 ans ! ,des zones humides ,une faune et une flore fragile ,et une biodiversité rare (cistudes, salamandres ,oiseaux ,insectes...).Cette nouvelle ligne va détruire tout cela ,alors que des alternatives sont possibles et négligées sciemment ,comme, tout simplement , la modernisation de la ligne déjà existante. Nous avons bien plus besoin de préserver cette nature, cette biodiversité et ces écosystèmes que d'une nouvelle LGV !Nos enfants ,les générations futures ont un besoin vital désormais que soient protégés de la destruction les écosystèmes et les espèces(encore..) vivantes.Nous faisons face à la 6ème extinction de masse planétaire du Vivant !!!Nous n'avons plus le luxe de se permettre de détruire des lieux de vie-refuge comme la vallée du Ciron pour une LGV !!Je vous demande de renoncer à ce projet destructeur , d'étudier sérieusement les alternatives existantes beaucoup moins destructrices et ,au contraire de tout mettre en œuvre pour offrir un statut de protection totale et immédiate à cette vallée riche de vie ,magnifique et précieuse.Il est vraiment plus que temps de réaliser que protéger ce qui reste du Vivant en France en 2025 doit être une priorité absolue.NON A CETTE NOUVELLE LIGNE ,OUI A UNE ETUDE D'IMPACT REALISTE ET HONNETE, OUI A UNE ALTERNATIVE QUI EST POSSIBLE ,OUI A LA PROTECTION A EFFET IMMEDIAT DE LA VALLEE DU CIRON
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Gaggioli Catherine - Saint-Jean-d'Aulps

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 00:22:56
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du ciron
**Contribution :**
DEFAVORABLECe sont encore des paysages uniques, des zones humides, des forêts remarquables, une foule d espèces rares ou simplement existantes, que l on sacrifierait pour un maillage/transport encore plus serré de notre territoire. Un mini confort pour les usagers, une catastrophe locale pour la biodiversite.Franchement...
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Aurélie - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 00:28:50
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Le projet menace directement la vallée du Ciron, un écosystème unique (hêtraie vieille de 40 000 ans, zones humides, biodiversité rare).Moderniser la ligne existante (au lieu d'en créer une nouvelle) permettrait de réduire cet impact.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Anguenot Marina - Mons

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 00:29:37

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** réalisation de la ligne nouvelle du sud ouest entre bordeaux et et Toulouse
**Contribution :**
Avis défavorable à la réalisation de la ligne nouvelle du sud ouest entre bordeaux et et Toulouse. Ce projet est destructeur et nous ne pouvons plus nous permettre de détruire la nature.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Catherine - Maillas

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 00:31:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** PPVE Autorisation Environnementale investigations préalables
**Contribution :**
Le moins qu'on puisse dire est que cet appel à participation du public et votre DAE concernant les investigations préalables à la LGV, ce dossier monumental, sont extrêmement difficiles d'accès. Il est inadmissible que vous n'ayez pas veillé à informer rigoureusement toutes les personnes concernées, certaines, comme moi, ayant appris l'existence de votre démarche par le bouche-à-oreille. De plus, il est inadmissible qu'une enquête publique réelle n'ait pas été réalisée. Cette procédure simplifiée de consultation par voie électronique est expéditive et exclut par nature bon nombre de personnes. Ce n'est pas acceptable eu égard aux enjeux environnementaux majeurs de votre projet.Sur le fonds, après discussion avec des professionnels expérimentés que j'ai pu consulter, il apparaît que les interventions que vous envisagez ici génèrent des défrichements surdimensionnés par rapport aux éventuel besoins actuels réels, et donc des destructions inutiles d'hectares de forêt situés sur ce tracé. C'est ainsi que notre  propriété est touchée. De ce point de vue, ce que vous envisagez dans cette phase préalable va à l'encontre de ce qui est préconisé aujourd'hui et que nous cherchons à mettre en pratique chez nous : minimiser les défrichements grâce à une gestion équilibrée et durable de la forêt.Vous ne prenez pas réellement en compte les risques de destructions de certains milieux et systèmes écologiques situés sur ce tracé, causés par vos défrichements excessifs. Ils déstabilisent et peuvent mettre en danger la vie des oiseaux et mammifères que nous voyons quotidiennement aujourd'hui et qui habitent ces espaces.Il est également incompréhensible que vous passiez outre l'avis défavorable du Conseil National de Protection de la Nature et celui du CLE du Ciron.Il est donc urgent que GPSO reprenne ses études et réponde aux demandes de l'AE avant toute action de terrain. Que donc un moratoire soit décrété sur ce projet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Karine - Bazas

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 00:42:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** DEFAVORABLE
**Contribution :**
Je suis totalement contre la création de cett ligne LGV Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax.Il semble délirant alors que Régions et Départements n'arrivent déjà pas à assurer ce pour quoi ils existent, collèges lycées hôpitaux voire etc, qu'ils puissent s'engager sur ce projet financier hors de leur portée.Une alternative existe : rénover l'existant. Cela se fait déjà dans d'autres régions, sans aucun problème. Pourquoi pas ici ?Pour finir, c'est un non-sens écologique, ce projet est décrié par tous les acteurs du milieu.Le bénéfice au regards des problématiques financières et écologiques, sans parler des nuisances dans les communes traversées, est nul.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# boudeau jackie - La Rochelle

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 00:45:05
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** La vallée du Ciron
**Contribution :**
Non à la LGV Bordeaux Toulouse pour conserver ce site remarquable et les zones humides de la vallée du Ciron
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marie - Donzac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 00:46:36
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition
**Contribution :**
Le tracé de la LGV detruirait des sites remarquables, des écosystèmes, des vignobles, des territoires déjà éprouvés par une centrale nucléaire, l'autoroute et maintenant ce projet !Je propose lla modernisation de la ligne existante, moins destructrice.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sophie - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 00:48:24
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Une citoyenne dubitative
**Contribution :**
Les espaces naturels, avec toute leur biodiversité, sont un bien commun qui me semble primordial dans la préservation des conditions de vie sur Terre des humains. La vallée du Ciron est l'un de ces espaces. Je suis en faveur d'une amélioration de la mobilité sur nos territoires, mais pas au détriment de la Vallée du Ciron notamment. Une éventuelle amélioration à court/moyen terme ne peut pas se faire démesurément au détriment d'une préservation sur le long terme. Lorsque je prends connaissance de la progression de ce projet de LGV, j'ai vraiment l'impression que des étapes sont sautées pour mesurer les bénéfices possibles et les dégradations qui seraient leur pendant, et cela me semble aberrant étant donné l'enjeu ! Il me semble important, entre autres, de tenir compte de l'avis de l'Autorité environnementale (donc tant qu'il n'est pas arrivé, il ne devrait pas être possible de faire avancer le projet!) et de favoriser le plus largement possible la participation des citoyennes, citoyens et autres parties prenantes en prolongeant la durée de la consultation et/ou en permettant la participation en version papier. Il y a vraiment de quoi faire pour mieux étudier l'intérêt de ce projet, afin de prendre la meilleure décision pour l'intérêt général.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Léonard - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 00:49:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Revoir ce projet de nouvelle ligne
**Contribution :**
Bonjour,Ce projet ne respect en aucun cas la vallée du Ciron, je vous demande de revoir ce projet en reconsidérant les alternatives possibles !Merci
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Catherine - Urrugne

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 00:57:02
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre le projet de LGV qui détruirait l'équilibre de la vallées du Ciron
**Contribution :**
Je connais bien le Ciron, parcouru en canoé, ou lors de ballades sur ses berges dans mon enfance, c'est une véritable cathédrale vivante. Son environnement est unique, faune et flore vivent en symbiose et créent une biodiversité incomparable dont l'équilibre est menacé par le projet de LGV. Je suis contre ce projet aux effets mal étudiés au regard de ce qui va être détruit.  Que sont les quelques minutes de transport "gagnées" au regard des millénaires d'évolution qui ont abouti au miracle de quiétude de cette vallée ? La biodiversité est en grand danger partout sur la planète, nous nous devons de la protéger, nous devons protéger l'ilot de fraicheur qu'est le Ciron en étudiant des alternatives au tracé de la  nouvelle LGV. C'est encore possible, notamment en adaptant les voies ferrées déjà existantes.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Catherine - Urrugne

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 00:59:05
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre le projet de LGV qui détruirait l'équilibre de la vallées du Ciron
**Contribution :**
Je connais bien le Ciron, parcouru en canoé, ou lors de ballades sur ses berges dans mon enfance, c'est une véritable cathédrale vivante. Son environnement est unique, faune et flore vivent en symbiose et créent une biodiversité incomparable dont l'équilibre est menacé par le projet de LGV. Je suis contre ce projet aux effets mal étudiés au regard de ce qui va être détruit.  Que sont les quelques minutes de transport "gagnées" au regard des millénaires d'évolution qui ont abouti au miracle de quiétude de cette vallée ? La biodiversité est en grand danger partout sur la planète, nous nous devons de la protéger, nous devons protéger l'ilot de fraicheur qu'est le Ciron en étudiant des alternatives au tracé de la  nouvelle LGV. C'est encore possible, notamment en adaptant les voies ferrées déjà existantes.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Pr Al - Nîmes

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 01:02:37
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection environnement
**Contribution :**
Bonjour, Les habitats naturels sont importants et vitaux, ce sont des milliers de vies qui sont déployées. Aller plus vite, se relier à d'autre lieux, si c'est en détruisant ce qui fait de la vie la beauté des sens alors ce n'est pas envisageable. Ce qui nous rends heureux et nous nourrit, est dans la contemplation de cette nature et profiter pleinement de cette beauté, avec ceux que l'on aime. Les couchés de soleil, les oiseaux qui chantent et nos familles près de nous. Ce ci vos la peine d'être vécu. La paix, le calme, l'amour.Il est un non sens de devoir argument sur ça et que certains n'y pensent guère. La vie sans nature n'est que béton et tristesse. La joie ce trouve dans la coexistence dans la nature.Je vous demande de penser. Nous avons déjà beaucoup de possibilités pour traverser

le pays, apprenons à prendre soin de ce que nous avons déjà et de ce qui nous reste encore.Je vous remercie
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Frederic - Cérons

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 01:16:24
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Ce projet est un dégât environnemental.Perte de 3000 ha de Forêt alors que des lois interdise la déforestation et certaines coupes rases.Nuisances Sonores pour les humains et les animaux Destruction de la faune et de la flore (disparition de certaines espèces après l implantation de ce projet)Vous pensez, qu 1 pont tous les 3km pour que les animaux passent d un côté ou de l autre de la voie soit suffisant? Vous pensez que les animaux lisent les panneaux pour monter sur les ponts ? Destruction des zones humides Aucune clarté sur le projet, empreinte exacte du passage toujours pas annoncé( on voit des sociétés qui font des forages en plein milieu des routes départementales sans aucune explication)D autres sont entrée sur des propriétés privées pour faire du piquetage cadastral et faire des cubages d arbres sans autorisation des propriétaires MAIS OU VAS TON ? OU EST LE RESPECT ? Ne parlons pas du financement de ce projet, l État, l Europe et encore mieux la région ( qui pourrait être mis sous tutelle) ne pourra jamais assumer la facture qui sera le double du devis annoncé d ici la fin de la réalisation. Ça fera comme la ligne Bordeaux à Tour....Bref, une fois de plus, des intellos Bobos de Paris qui se font un doux plaisir en traçant un vulgaire trait sur une carte en ignorant tous les dégâts engendrés sur le terrain...Je suis contre ce projet pour le respect de la nature et de l environnement qui nous a été transmis et protégé par nos ancêtres, parents, grand parents, arrière grand parents.... pensez à tous ce qu ils ont su conserver pour notre génération.....Améliorer et sécurisé la ligne existante, n aurait pas coûté moins cher ? Et je pense que l impact environnemental serait bien moindre....Réfléchissez un petit peu plus que votre obsession de réalisation de grand projets, grands travaux, tout ça pour donner du travail aux grandes entreprises qui tire la langue en ce moment..... ça me degoute ce monde là !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Choplet-Peterson Valérie - Rodez

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 01:48:33
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non a la destruction de la vallée du ciron
**Contribution :**
Madame Monsieur Je suis contre la destruction de la vallée du ciron ou la biodiversité sera détruite et la création d'une ligne grande vitesse bordeaux Toulouse est une menace pour l'équilibre de la nature.Il existe déjà des moyens de transport et à part massacrer l'environnement pour des futilités il n'y a aucun intérêt à construire une énième ligne de chemin de fer. Ce projet va détruire des zone humides, des habitats fragiles et fragmenter à des continuités écologiques.Je suis contre un projet qui met en péril l'équilibre fragile d'un eco-système où vivent de nombreuses espèces qui seront mises en périls. La vallée de ciron abrite des espèces rares qui doivent être protégées de la destruction.Je suis totalement contre ce projet de création de ligne de train à grande vitesse qui va détruire un micro-climat et un eco-système unique.Les français n'ont pas besoin que l'on détruise la nature pour générer des profits qui hypothèquent l'avenir de notre planète. La survie de l'humanité dépend du maintien de la nature et de sa protection. La folie destructrice pour de vils profits n'est pas une option acceptable.Si j'ai besoin d'aller à Bordeaux je vais prendre les transports déjà existants, je n'ai pas

besoin que la nature soit détruite pour gagner quelques minutes de trajet. Notre devoir de citoyen est de protéger la planète et notre pays de la folie destructrice de ceux qui veulent faire des profits au détriment de l'équilibre de l'eco-systeme et de la biodiversité qui sont déjà fragilisé par toutes les activités humaines destructrices.Non a ce projet complètement insensé et dangereux pour l'environnement et le vivant.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Boumedine Adrien - Royan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 02:04:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron, un lieu unique à conserver intact
**Contribution :**
Je m'oppose personnellement à la destruction ou à la modification d'une partie, même de faible surface, de la vallée du Ciron. Ce lieu est de haute valeur environnementale, florisitique et faunistique. Dû au fait de sa préservation durant des millénaires. Ce qui a permis la sauvegarde, par exemple, des hêtres de la vallée du Ciron, phénotypes unique de hêtres capables de résilience dans un co texte de changement climatique. Cette zone est un écosystème précieux pour le futur communauté. Capable d'aider à la résilience de la société contre le changement climatique. Pour le bien commun, il est absolument nécessaire de le préserver de toute action humaine pouvant porter atteinte à ton intégrité. Même si cela conserne une faible surface.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Leslie - Preignac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 02:28:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable à la ligne TGV
**Contribution :**
Rénover la ligne existante plutôt de détruire tout un écosystème richissime et environnement magnifique pour un projet mal étudié voire inutile
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Caillaud Sarah - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 03:32:59
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Rejet de cette nouvelle ligne
**Contribution :**
Pourquoi ouvrir une nouvelle ligne alors que celle que nous avons est déjà tres bien. Détruire des écosystèmes comme le ciron c'est une honte et une perte qu'on ne peut accepter surtout au profit de quelque chose que l'on a déjà. Les trains nous permettent d'aller d'un endroit à un autre. C'est déjà là n'en rajoutons pas je vous en supplie pensez à nos espaces vivants et ne poursuivez plus les traces des destructeurs de masses pour un profit qui nous dessert tous et toutes concrètement.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# MARCEROU Claudine - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 03:34:17
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne nouvelle Bordeaux Toulouse

**Contribution :**
Je m'oppose à la construction de cette nouvelle ligne qui va détruire la nature et le vivant alors que nous n'en avons pas besoin. Il existe suffisamment de lignes à ce jour. Améliorez les lignes existantes.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sarrailh Pauline - Saint-Michel-de-Rieufret

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 03:52:38
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation du projet
**Contribution :**
Bonjour La vallée du Ciron est aujourd'hui gravement menacée.Ce projet met en péril un écosystème d'une valeur exceptionnelle :• une hêtraie glaciaire âgée de 40 000 ans, unique en Europe• une forêt-galerie, des zones humides et un microclimat remarquables• une biodiversité rare (cistude, salamandre, nombreuses espèces d'oiseaux et d'insectes)Le tracé de la LGV :• détruirait des habitats naturels déjà fragiles• couperait les continuités écologiques• perturberait durablement les zones humidesL'étude d'impact est incomplète et les alternatives moins dommageables comme la modernisation de la ligne existante n'ont pas été sérieusement examinées.C'est pourquoi je m'oppose à ce projet.Je demande la protection de la vallée, l'étude réelle d'alternatives et une révision profonde du tracé proposé.Cordialement Pauline Sarrailh
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# béa - Fourneaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 04:13:54
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** préservation capital biologique
**Contribution :**
Stop destruction environnementale
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rosec Didier - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 04:15:17
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre le projet
**Contribution :**
Ce projet impacte tres defavorablement la commune de bernos beaulac tant sur l environnement (foret primaire. Preservation de la faune et la flore des zones humides ainsi que le ciron) que sur la vie des habitants (reduction des lignes TER. Bruits).Je ne comprends pas pourquoi ne pas avoir fait des travaux sur la voie ferree existante.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Blanche - Paris

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 04:30:33
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable à la construction de la LGV
**Contribution :**

Bonjour,J'exprime ici mon avis plus que défavorable à la construction d'une nouvelle ligne à grande vitesse. Ce projet, ainsi que de nombreux projets de construction sur zone humide, détruirait un écosystème unique et fragile qui est de notre devoir de léguer à la génération future. Je ne crois pas en la mesure " Limiter Réduire Compenser" qui consiste seulement à protéger des écosystèmes différents et souvent bien moins précieux que ceux détruits. La biodiversité fait déjà face à de nombreuses menaces évitable ( microplastique, pesticides, pollution sonore et lumineuse, changement climatique....). Il est plus que temps pour vous de la protéger, en particulier dans ce cas lorsqu'une alternative est possible ( comme la modernisation de la ligne déjà présente). J'espère qu'avec ce message, et le message d'autres internautes de France, nous arriverons à toucher à votre sensibilité et à votre humanité. Je vous souhaite, madame, monsieur, une bonne journée
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# bonnemoy roselyne - Lezoux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 04:37:04
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Pas de destructions
**Contribution :**
Bonjour,Ce projet va mettre en péril tout un écosystème, le monde est en train de brûler svp ne contribuer pas à sa disparition en tuant la nature et ses nombreux habitants.Merci d'avance.Cordialement,
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Valentin - Volstroff

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 05:12:54
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable
**Contribution :**
Une ligne de TER existe déjà entre Bordeaux et Toulouse. Pourquoi construire une LGV pour gagner un temps de trajet insignifiant et impacter la biodiversité de la vallée du Ciron ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Praud Hélène - Ceyreste

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 05:47:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** 100% CONTRE CE PROJET
**Contribution :**
Bonjour, j'ai du mal à comprendre comment de tels projets destructeurs arrivent encore à émerger compte tenu de l'urgence climatique dans laquelle nous nous trouvons !!! Comment osez-vous anéantir tous ces arbres, toutes ces zones humides, tous ces habitats d'espèces multiples et diverses, tous ces trésors de biodiversité. Et par voie de conséquence toute cette faune et toute cette flore !!! C'est dramatique le mépris affirmé, qu'il y a pour passer en force sans prendre en compte les alternatives qui existent. Arrêtez le massacre au lieu de le créer. BC HP
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BERTHON Nathalie - Gramat

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 05:47:57
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Avis defavorable
**Contribution :**
Le tracé de la ligne passe près de la vallée du Ciron et risque d’endommager irrémédiablement ses trésors de biodiversité d’où mon avis défavorable
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Prevoteau Jeanne - Belhomert-Guéhouville

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 05:53:28
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** La préservation de la vie et des espèces protégées
**Contribution :**
À l'heure où la vie et la biodiversité sont menacées sur notre territoire, mon incompréhension est la plus totale à l'heure de lire que ce projet au coût environnemental et financier exorbitants perdure. Des études environnementales alertant des conséquences irréversibles sur les écosystèmes pourtant balayées d'un revers de main... À quoi ont-elles servi? Concernant les sites de compensation qui doivent permettre le maintien des espèces protégées concernées par les impacts du projet, le dossier ne précise pas si les habitats reconstitués répondent aux exigences écologiques de ces espèces ni si leur recolonisation est possible. Je souhaite avoir des informations plus précises à ce sujet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Estelle - Pujols-sur-Ciron

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 06:06:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre le projet
**Contribution :**
La vallée du Ciron est une merveille de la biodiversité. Elle permet aujourd'hui aux animaux et aux hommes de cohabiter, offre un ilot de fraicheur. Cette rivière remarquable ne doit pas subir l'impact de ce grand projet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Virginie - La Réole

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 06:09:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Une utilité douteuse : jamais nous n'avons entendu de demande nationale, de besoin précis pouvant justifier cette lgv, là où tous les jours, élus et habitants locaux demandent l'amélioration du TER, la réouverture de gares et dénoncent les retard constant. Les travaux on déjà ralenti le.trafic local !Un impact environnemental énorme : un territoire riche en biodiversité et entièrement rual comme le sud gironde sera littéralement coupé, morcelé, rasé. La vallée du ciron est un espace magique de loisir, balade, ressourcement et de fraîcheur l'été où les canicules se multiplient. La forêt des Landes bien qu'artificielle est un espace de balade et de nature. Les villages y sont typique, authentique et agréables.Un coût énorme : Dans une France en difficulté financière il semble aberrant de dépenser autant d'argent dans de l'inutilité saccageuse. Même si les.travaux font fonctionner l'économie.Un projet inutile, des demandes locales non écoutées, une catastrophe environnementale, je suis défavorable à ce projet et espère que les dirigeants ouvrirons les yeux pour une fois...
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Fanny - Sainte-Livrade-sur-Lot

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 06:14:31
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Destruction des écosystèmes
**Contribution :**
La ligne bordeaux Toulouse existe déjà, pourquoi vouloir encore détruire des terres et des écosystèmes ? Je pense particulièrement à la vallée du Ciron et son micro-climat. Réhabilitez les lignes de trains existantes plutôt que de créer encore de l'artificialisation des sols ! Ça suffit !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bouguet Nicolas - Sillas

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 06:31:12
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection des écosystèmes du sud Gironde contre la construction d'une nouvelle ligne lgv
**Contribution :**
BonjourLe tracé de la LG traverse des zones de biodiversité uniques et fragiles et fondamentales tant pour des espèces endémiques de flore et de faune que pour les populations qui y vivent en synergieNous sommes apiculteurs entre Grignols et Captieux et de nombreux ruchers optimisent leurs productions sur ces terroirs uniques de chistes, bourdaines et zones humides très vul érables et déjà impactéesMerci d'approfondir les études concernant la modernisation des lignes rails existantes
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bouguet Nicolas - Sillas

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 06:31:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protéger les écosystèmes du sud Gironde des dégâts de la lgv
**Contribution :**
BonjourLe tracé de la LG traverse des zones de biodiversité uniques et fragiles et fondamentales tant pour des espèces endémiques de flore et de faune que pour les populations qui y vivent en synergieNous sommes apiculteurs entre Grignols et Captieux et de nombreux ruchers optimisent leurs productions sur ces terroirs uniques de chistes, bourdaines et zones humides très vul érables et déjà impactéesMerci d'approfondir les études concernant la modernisation des lignes rails existantes
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Cloé - Athis-Mons

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 06:46:53
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non a la ligne dans ces conditions
**Contribution :**
Refaire les études d'impact qui ont été bâclées !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Aurélie - Floirac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 06:49:05
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Bonjour, Après lecture des éléments je ne trouve pas le projet satisfaisant.Réutiliser l'ancienne ligne, je fais l'ouverture de la pêche tous les ans depuis 25 ans sur le cirons, je connais l'écosystème du lieu par cœur... Les propositions ne me conviennent pas.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Célya - Vaugneray

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 06:50:09
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Désapprobation de la ligne
**Contribution :**
Le chemin que traverse la ligne empiète sur des territoires remplie d'un biodiversité fragiles et a protégé . Créé cette ligne serai inconscient
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Gouwy Carole - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 06:51:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Annuler ce projet de LGV
**Contribution :**
Mettre en évidence les méfaits environnementaux de cette construction
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Catherine - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 06:52:05
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre ligne LGV
**Contribution :**
Énorme destruction environnementale (forêts, vignes, habitations, sols) nuisances sonores et pollution pour les années à venir avec un coût exorbitant
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Clément - Candé-sur-Beuvron

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 06:54:38
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre ce projet
**Contribution :**
Je souhaite l'abandon de ce projet ou du moins que vous proposiez une autre alternative qui ne détruira pas TOUT UN ÉCOSYSTÈME Merci
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Brissaud coralie - Mauvezin-sur-Gupie

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 06:55:16
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV BORDEAUX TOULOUSE

**Contribution :**
Je suis contre la réalisation de cette ligne grande vitesse, au nom de la vallée du citron et de l'écosystème qui sera détruit
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## Gabard Jérôme - Lignan-de-Bazas

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 06:56:05
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet
**Contribution :**
Projet au coût exorbitant avec des alternatives moins coûteuse et moins destructrices des milleux
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## Villain Blandine - Dunkerque

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 06:56:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Absolument contre
**Contribution :**
Je suis absolument contre car votre projet détruirait la vallée du Ciron, un véritable écosystème vieux de 40 000 ans.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## Biarnay Jeremy - Léon

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 06:59:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Je suis opposé au tracé de cette nouvelle LGV, qui va détruire de nombreux écosystèmes fragiles.Pourquoi ne pas rénover les lignes existantes ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## Sintive Mariette - Montussan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 06:59:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable à ce projet
**Contribution :**
Ce nouveau projet va encore une fois portée atteinte à un environnement déja fragilisé, la vallée du Ciron. Que les pouvoirs publics prennent enfin conscience de l'absolu nécessité de protéger un espace naturel à la biodiversité abondante et rare, un espace important également pour ses habitants et la vie locale. Un site à valoriser et protéger de toute destruction. Celui là et tant d'autres qu'il est pour projet de traverser. Alors non à ce nouveau projet d'un autre temps et oui à la préservation de nos territoires.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## Kerouel Lucie - Versonnex

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:01:29

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection des espèces et de la biodiversité
**Contribution :**
Bonjour, pouvez vous prendre en compte la biodiversite du Ciron, elle est essentielle et important pour notre climat. Il faut construire des alternatives quand il est possible. Merci Une jeune citoyenne française
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## Genouilhac Virginie - Guéreins

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:02:13
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée de Ciron
**Contribution :**
Je suis défavorable au projet de chemin de fer tel que prévu. Celui ci ferait disparaître un environnement exceptionnel de diversité écologique. La destruction de zones humide impacte de plus notre climat ce qui devient aussi néfaste pour les être humains. Il existe sans doute des solutions plus vertueuses pour créer cette lignes qui ont sans doutes un surcoût. Ne serait il pas possible de tenter de modifier notre vision de choses et de cesser de regarder les gains (financiers) à court termes pour une vision à long termes afin de préserver les générations futures.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## Jérémy - Montpellier

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:04:48
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vitale
**Contribution :**
Bonjour En 2025, encore, malgré toute la connaissance que nous avons à propos l'état de santé de notre planète nous continuons à imaginer ce genre de projet ! À plus grand échelle, ce serait un désastre pour le paysage, la biodiversité, le climat, la pollution, etc.Stop réagissez
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## laura - Nantes

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:06:59
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Destruction d'un écosystème rare
**Contribution :**
Merci de ne pas ignorer les alternatives à l'installation de la nouvelle ligne de TGV.Vous allez détruire une Hêtraie vielle de 40 000 ans, un micro climat unique, En coupant la vallée en deux vous aller condamné des zones humides. Nos projets doivent aller dans le sens de la terre, la faune la flore qui nous entoure, nous devons vivre avec et non contre. L'écologie commence ici. Merci à vous.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## Sandra - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:08:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** AVIS DEFAVORABLE
**Contribution :**

À l'heure où la vie et la biodiversité sont menacées sur notre territoire, mon incompréhension est la plus totale à l'heure de lire que ce projet au coût environnemental et financier exorbitants perdure. Des études environnementales alertant des conséquences irréversibles sur les écosystèmes pourtant balayées d'un revers de main... À quoi ont-elles servi? Je suis inquiète pour ma région.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Casanave dit Berdot Elodie - Saint-Macaire

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:09:16
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Stop LGV
**Contribution :**
Ce projet détruitait les milieux naturels, terres agricoles et forêts. Elle cloisonnerait les milieux, perturberait l'hydrographie, polluerait sols et eaux et génèrrerait des nuisances acoustiques.Non non et non
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Véronique - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:09:44
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** tracé de la LGV
**Contribution :**
Stop à ce projet qui n’a plus de sens aujourd’hui et dont l’impact sur l’environnement est trop négatif.N’y a-t-il pas plutôt une ligne ferroviaire à améliorer ??
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bernier Bénédicte - Guîtres

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:14:05
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** C est Ci Ron !
**Contribution :**
J ai des souvenirs de balade le long de ce cours d eau, d ailleurs lorsque vous arrivez du sud Gironde et remonter dans l entre deux mers, vous sentez que l atmosphère est différent... Cette zone s appelle l entre deux mers: entre Dordogne et Garonne, mais plus encore lorsque vous arrivez non loin des berges du Ciron, c est encore différent... L air devient plus doux, vous voyez des palmiers apparaître, ses abords verdoient de fougères ancestrale, l osmonde royale, cornouillet, tilleul, noisetier, aulnes, chêne, sans oublié dans sa partie sablonneuse l ail des ours à récolter au printemps, et des orchidées digne d un écosystème riche. Ce cours d eau draine une vieille histoire, celle des mémoires de notre bonne vieille terre.Les animaux ne s y trompent pas, c est pourquoi leur reproduction en découle. D ailleurs c est dans ce coin que les vignes pourrissent noblement, botritis nobilis ne pourrait être sans la chaleur humidité du Ciron.Préservons ce joyau.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Hélène - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:14:11
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** contre le projer - réévaluation des risques
**Contribution :**

Bonjour, Je suis contre le projet actuel de nouvelle ligne.  Il est nécessaire de réévaluer ce projet, de faire des études plus complète sur la biodiversité, notamment dans la vallée du Ciron. Elle regorge d'une biodiversité très variée et abrite un micro climat exceptionnel.Il existe nombre d'alternatives, ne détruisant pas des lieux unique et riche comme celui-ci. Prenez le temps des les étudier. En faisant cela vous faites un enorme pas pour lmdes milliers de vies et pour le futur de nos enfants. Merci et bonne journée
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mathieu Lucas - Saint-Médard-en-Jalles

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:14:53
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Inadmissible
**Contribution :**
Encore une fois notre biodiversité à tous est détruite par quelques décisionnaire.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# lola - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:16:13
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je suis défavorable au projet de la ligne LGV
**Contribution :**
La vallée du Ciron est un écosystème fragile et sensible, abritant de nombreuses espèces qui seront fortement mise à mal par la construction de cette LGV bordeaux-toulouse. À chaque nouveau projet, l'équilibre d'une nature déjà bien mal en point est touché. N'y a t'il pas d'autres alternatives à ce projet, que celui de faire une fois de plus trinquer notre environnement ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bonnet Romain - Bazas

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:18:04
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Désolation
**Contribution :**
Je vis a proximité de la vallée du ciron, on ne peut imaginer que pour le plaisir de gagner parfois 20 minutes de trajet, si aucun retard, gel, canicule...l'homme et les politiques sont prêt a détruire un lieu si unique. Il est impossible que les personnes a l'origine de ce projet se soient déplacés pour constater la richesse de ce lieu, c'est inhumain de saccager un tel trésor et de ne pas se soucier de l'avenir de nos enfants.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Aline  - Fontenay-sous-Bois

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:20:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** La biodiversite
**Contribution :**
Il faut absolument prendre en compte les habitats naturels de toutes les espèces vivantes sur le tracé actuel... il ne faut pas maintenir un projet qui oblige la destruction d'un milieu particulier permettant à

des espèces rares de vivre. Maintenir la plus grande diversité d'espèces c'est sauver l'humain aussi... faites des diagnostics encore et encore avant de passer les bulldozer
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bazzaro Laetitia - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:22:06
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
Le projet ligne TGV va détruire cette vallée, toute la biodiversité et le cours d'eau. Ce projet de ligne a déjà détruit des arbres centenaires en bord de canal. STOP vous ne pouvez pas tout détruire sous prétexte d'un gain de temps. Vous devez revoir ce projet et éviter à tout prix cette vallée et tout ce patrimoine environnemental !!!!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Elsa - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:22:46
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable
**Contribution :**
Je suis favorable aux déplacements en train, encore que les tarifs restent onéreux, mais à condition de bien étudier la pertinence du tracé. En effet celui choisi et son impact sur l'environnement n'a pas été sérieusement étudié. Par ailleurs des contrepropositions existent et sont moins pénalisantes pour l'environnement. A l'heure où la communauté scientifique tire la sonnette d'alarme sur la disparition de la biodiversité, il est plus que têt que les politiques se mettent enfin à entendre et agir pour préserver l'environnement. Vous remerciant
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Cornet Maud - La Pouge

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:23:36
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable
**Contribution :**
Face à un projet mal ficelé, avis défavorable. Nous devons laisser le vivant en paix et en possibilité de vivre et prospérer
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Checa Damien - Cabriès

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:27:56
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Demande d'évitement de la vallée du Ciron
**Contribution :**
?La nature n'est pas une simple ligne sur une carte, ni un obstacle à contourner. La Vallée du Ciron est un trésor vivant, un écosystème fragile et irremplaçable qui abrite la forêt la plus ancienne de France.?Le tracé de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) menace directement cet équilibre. Il met en péril non seulement la biodiversité exceptionnelle de cette zone, mais aussi le microclimat unique

créé par le Ciron. ?Accélérer le temps de trajet de quelques minutes ne justifie pas de sacrifier un patrimoine millénaire.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Zulke Sébastien - Captieux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:31:05
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non
**Contribution :**
Notre environnement est fragile et notre devoir d'humain est d'arrêter de le saccager pour ses infrastructures. Nous pouvons vivre sans cette ligne de TGV alors épargnons nos milieux naturels. Il est vraiment temps.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Duboc Damien - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:33:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la destruction de la Vallée du Ciron
**Contribution :**
Pour permettre le passage de la ligne nouvelle Toulouse-Bordeaux, le gouvernement à validé un projet qui non seulement n'a pas permis d'entendre l'avis des locaux mais, en plus, va causer la perte de la Vallée du Ciron, un joyau de biodiversite !C'est pour cela qu'il faut prendre les mesures nécessaires pour dire NON à ce projet qui encore une fois fait passer l'intérêt de certains avant l'environnement.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Missoud Philippe - Ayguemorte-les-Graves

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:34:30
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la LGV
**Contribution :**
Marre de ne pas être écouté. Qui veut cette lgv ? Qui veut payer alors quon est déjà en difficulté ?Qui veut qu'on détruise toute la biodiversité du trajet alors qu'on voit déjà toutes les espèces disparaître ? Qui veut vraiment gagner 15mn sur un trajet Bx Toulouse ?Cest quoi la société du toujours plus quon nous prépare ?Non à la LGV !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# CLAUDE Jean Luc - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:38:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition LGV
**Contribution :**
investir dans des lignes nouvelles vers des villes déjà desservies n'est pas une priorité face aux besoins criants de santé, d'éducation et d'entretien du réseau ferroviaire existant.La nature détruite ne sera jamais recomposée, les surfaces détruites sont minimisées.A l'heure du télétravail, les avantages du déplacement professionnel sont minimisés Pourquoi faire payer une taxe à des gens

qui ne prendront jamais la lGV, comme c'est mon cas ...c'est du vol, ni plus ni moins, tout ça pour satisfaire des magouilles et du copinage
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Julie - Angers

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:41:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable
**Contribution :**
Je ne suis pas d'accord pour qu'une nouvelle zone naturelle soit détruite. Nous avons besoin de ces espaces pour vivre , sans eux nous ne serons plus rien dans quelques années. Nous n'avons pas besoin d'une LGV, nous avons besoin de ralentir. Je ne veux pas que d'autres animaux et végétaux pâtissent de notre rythme effréné qui nous rend nous même fou
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# REYNAL CHRISTOPHE - Louchats

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:41:02
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** opposition au projet de LGV
**Contribution :**
Je m'oppose au projet de LGV GPSO. En effet, celui-ci va détruire en partie la Vallée du Ciron qui abrite une biodiversité féconde et les habitats de certaines espèces comme les cistudes, salamandres et oiseaux. La biodiversité est nécessaire ainsi que les zones naturelles pour faire face au réchauffement climatique et absorber le CO2.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Guillaume  - Rouen

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:42:44
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Destruction d'habitants
**Contribution :**
Destruction d'habitat se fait au détriment de la bio diversité Les mesures compensatoires ne sont que de l'esbroufe pour donner bonne conscience au entreprise et un pansement sur une plaie ouvertes
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sbrizzi Amandine - Castres-Gironde

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:43:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Lgv Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Détruire la nature, dépenser autant d’argent pour gagner seulement 1 heure c’est absurde.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Céline  - Roaillan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:45:13
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Projet LGV Ciron
**Contribution :**
Comment est il encore possible aujourd'hui de laisser passer l'économie devant le peu qu'il nous reste de nature ? Nous y allons au moins deux fois par mois tout l'été. C'est une toute petite zone protégée tellement riche de biodiversité qu'il faut préserver à tout prix !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Liaudet Nadia - Moisson

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:45:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
CETTE VALLÉE EST UN REFUGE POUR DE NOMBREUSES ESPÈCES, ANIMALES ET VEGETALES. ELLE EST ÉGALEMENT ESSENTIELLE CAR ELLE JOUE UN RÔLE IMPORTANT DANS LA LUTTE CONTRE LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE. IL FAUT ABSOLUMENT LA PRÉSERVER.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jermann Christine - Le Pin-Murelet

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:45:48
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
Pourquoi toujours détruire du Vivant à l'heure où nous en avons le plus besoin, à l'heure où des améliorations peuvent suffire, à l'heure où les économies sont au programme ?Préserver la nature, c'est Nous préserver !Soyez intelligents , inventifs, respectueux!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# REYNAL CHRISTOPHE - Louchats

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:46:02
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet LGV
**Contribution :**
Je m'oppose au projet de LGV car il existe une alternative moins coûteuse et peut-être plus rapide à mettre en oeuvre : la rénovation des lignes existantes et la réhabilitation du maillage local et régional pour permettre l'intermodalité des transports en commun et personnels
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Labuzan  Marion  - Landiras

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:51:31
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** La vallée du ciron
**Contribution :**
La vallée du ciron est un trésor à conserver. Nous n'avons pas besoin d'une nouvelle ligne sncf puisqu'il suffit de rénover l'ancienne.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Herault Emilien - Vieille-Église

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:52:49
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défense de la biodiversité
**Contribution :**
Il est en la responsabilité de chacun de protéger nos écosystèmes fragiles. Les lignes grandes vitesses sont une bonne solution pour développer le transport en France qui est préférable aux axes routiers, cependant cela doit être fait correctement et durablement.Je demande à tous les ingénieurs civils, de l'environnement et du développement durable de reprendre les études d'impacts et aux organismes responsables du projet de leur donner les moyens nécessaires à leur travail qui est essentiel pour voir grandir ce type de projet dans l'effort de conscience écologique.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Tuffery Sarah - Naucelles

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:53:41
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Préserver la vallée du citron
**Contribution :**
Préservation de ce lieu avec une biodiversite incroyable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lucile - Bayonne

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:54:12
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Espèces menacees
**Contribution :**
Bonjour,J'emprunte le TGV une fois par mois pour me rendre à Paris.Je me pose la question sincère de l'arrivée de la LGV dans la région mise à part un gain de temps (que je trouve inutile, le train va déjà assez vite… les travailleurs prennent le temps, travaillent dans le train, se reposent… les touristes aussi prennent le temps non pas besoin d'arriver plus vite..!Pourquoi pas une simple rénovation des lignes actuelles???Surtout surtout, la destruction du vivant!! La ligne traverse de nombreuses zones de biodiversité ! A leur de l'effondrement des espèces et de la crise climatique, n'avons nous pas d'autres préoccupation que de transporter les gens toujours plus vite??Le combat actuel ne doit être que la préservation de la biodiversité, de la faune et de la flore. Notre vie en dépend.Merci de votre lectureNon à la LGV Non à L'A69Destructrices du vivantLucile Bridet
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# PELTIER CELINE - Cabanac-et-Villagrains

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:56:26
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LIGNE LGV
**Contribution :**
NON A LA LIGNE LGV ET SON DEBOISSEMENT
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Klatovsky Nathalie - Bon-Encontre

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:58:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition à la nouvelle ligne entre Bordeaux et Toulouse
**Contribution :**
Je m'oppose au projet de LGV GPSO, qui va détruire en partie la Vallée du Ciron, abritant une biodiversité féconde et les habitats de certaines espèces.La biodiversité est nécessaire ainsi que les zones naturelles, arrêtons de les détruire et de penser qu'à notre petit confort! il existe déjà des lignes ferroviaires entre Bordeaux et Toulouse, stop!Quand l'humain aura compris qu'il n'est qu'un maillon de cette biodiversité et non pas Supérieur alors un grand pas sera fait..
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Vieillard Anthony - Bruniquel

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 07:59:55
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non au projet de LGV climaticide
**Contribution :**
Je suis contre un projet qui ne chercher pas à trouver des alternatives climatique et de biodiversité. Il y a des terres non protégés alors passez dessus. Il est de votre devoir de contourner tout ces puits de biodiversité et corridors écologiques.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Ledu Cyril - Villandraut

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:00:44
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre le projet
**Contribution :**
Au cœur de la vallée du ciron depuis 50 ans un bien précieux à preserver contre un projet inutile, très couteux et hors de nos réalités d'aujourd'hui.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Regot Julia - Loupiac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:06:56
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** La vallée du ciron
**Contribution :**
La vallée du ciron est un écrin de douceur, un lieu où les gens du coin aiment se balader, viennent profiter de l’ombre des arbres et la fraîcheur du ciron les jours de chaleurs. Un endroit que les habitants des rives préservent, entretiennent. Un lieu de encontre et de vie, ou la biodiversité est riche. je demande d’approfondir les études déjà menées pour la LGV car elles sont aujourd’hui insuffisantes et ne reflètent pas la valeur réelle de ce milieu fragile.Nous courons sans cesse après le temps… Il est urgent, au contraire, de nous arrêter un instant et d’ouvrir les yeux sur ce qui nous
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jayle Bruno - Cahors

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:09:36
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** La vallée des citrons

**Contribution :**
Il faut préserver cette zone naturelle
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jacques - Roquefort

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:09:38
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation du projet GPSO au regard des impacts environnementaux et sociaux
**Contribution :**
Je constate aucune comparaison sérieuse entre les variantes possibles.- L'alternative de modernisation de la ligne TGV n'a jamais été sérieusement étudiée.- Sans étude comparative, il est impossible de justifier la création d'une lignenouvelle plutôt que l'amélioration de l'existant.- Le pétitionnaire n'a pas démontré que des solutions moins destructrices étaientimpossibles ou insuffisantes.- L'absence d'analyse des variantes rend la dérogation espèces protégéesjuridiquement fragile.- Le choix du tracé le plus impactant n'est pas expliqué : aucune justification clairen'est apportée.- La modernisation de l'infrastructure existante, pourtant moins coûteuse et moinsdestructrice, n'a jamais été évaluée sérieusement.- Une décision aussi lourde devrait s'appuyer sur une étude d'alternatives complète :ce n'est pas le cas. »- Sans étude comparative réelle, la création d'une ligne nouvelle ne peut êtrejustifiée.ENFIN SI L'ON DOIT PARLER DU COÛT ET DUFINANCEMENT- Le coût de 18 milliards et la création d'un impôt foncier pèsent fortement sur leshabitants.Cette charge est disproportionnée alors qu'une alternative moins chère existe.- Le financement par un impôt foncier supplémentaire est injuste, surtout pour leshabitants dont le territoire serait directement impacté.- Le projet fait peser une charge financière excessive sur les contribuables alorsqu'une modernisation de la ligne existante coûterait quatre fois moins cher.- Il est incompréhensible qu'un projet aussi contesté soit financé par les habitantseux-mêmes : c'est une décision injuste et socialement aberrante.- En période de contraintes budgétaires, engager 18 milliards d'euros sans étudiersérieusement les alternatives est irresponsable.- Le financement du projet ne respecte pas le principe d'équité : ceux qui paient nesont pas ceux qui bénéficieront réellement de la LGV. Oui au train, non à un projet démesuré et destructeur. Je demande la protectionintégrale de l'nvironnement et de la naturesur le parcours envisagé et l'étude d'alternatives moins impactantes.Cordialement,
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Regairaz Julien  - Saint-Sauveur

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:09:40
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection du gobemouche gris a Saint Jory
**Contribution :**
Il faut préserver la végétation ainsi que les espaces d habitation dédiés au gobemouche gris sur la commune de Saint Jory
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Corentine - Ciron

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:10:52
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Sauvons la Vallée du Ciron
**Contribution :**

A l’heure du dérèglement climatique, à l’heure des bonnes intentions, il est temps que les actes soient en phase avec nos besoins profonds.Préserver ces lieux, sauver la nature, c’est protéger notre qualité de vie, c’est protéger notre environnement, c’est donner une chance aux générations de vivre en phase avec la nature. On ne pourra pas ensuite dire qu’il fallait se battre pour ne pas les laisser détruire cette bulle si importante pour l’équilibre de tous. Stop à la destruction de ce poumon vert.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Torres Guillaume - Pompéjac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:12:04
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Environnement et économie
**Contribution :**
Je n'ai toujours pas compris l'intérêt de la construction de cette ligne de chemin de fer à part engraisser encore plus certaines entreprises du BTP en faisant même payer certaines formations pour les intérimaires par France Travail donc une fois de plus grâce à nos impôts alors même que je n'utiliserai jamais ladite ligne.Quant au désastre environnemental je m'en réfère uniquement aux gens sont c'est le métier, enfin cux qui sont objectif évidemment.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# ana - Bazas

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:12:06
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Préservons le ciron
**Contribution :**
La vallée du Ciron est un écosystème rare, essentiel à la biodiversité locale. Le tracé de la LGV menace directement ses zones humides et son équilibre naturel, alors que des solutions de transport plus intelligentes et moins destructrices existent déjà ou se développent rapidement.Les nouvelles générations savent qu’il est possible de repenser nos déplacements sans sacrifier un patrimoine unique. La LGV, dans ce contexte, n’apporte RIEN d’essentiel et détruirait plus que tout.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Delphine - Saint-Macaire

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:12:41
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ma participation
**Contribution :**
Je souhaiterais que le projet soit réévalué aux vues des enjeux environnementaux.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Claire - Preignac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:13:41
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Tracé de la ligne lgv
**Contribution :**
Je souhaiterai que l’étude soit poursuivie.Je pense que nous devons déployer le réseau ferroviaire (petite et grande vitesse) certes, mais pourquoi mordre encore sur des espaces naturels exceptionnels alors que ceux-ci ont déjà été imputés pour mettre en place des infrastructures de

déplacements individuels qui ne fonctionnent pas (autoroute)…Peut-être relier les 2 tracés sur le début et ainsi protéger la vallée du ciron ?Une poursuite d'étude consultative avec des gens constructifs !? Peut-être que des solutions émergeraient ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Florence - Ychoux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:15:11
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection de la faune et de la flore
**Contribution :**
Je tiens à préserver les zones naturelles afin d'y protéger les espèces animales et végétales. Je souhaite que des solutions moins intrusives soient étudiées pour permettre la mobilité douce entre Bordeaux et Toulouse.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jobit Sarah - Pessac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:17:55
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je ne suis pas favorable au projet.
**Contribution :**
Je ne suis pas favorable à ce projet qui est un non sens. Il y a déjà une ligne Bordeaux- Toulouse. Pourquoi ne pas améliorer cette ligne au lieu de créer de nouvelles infrastructures encore? Ça va coûter « un pognon de dingue » pour une retombée mitigée. Aujourd'hui le train est tellement cher que beaucoup lui préfère le covoiturage ou l'avion. Rajouter des solutions coûteuses à un problème déjà lié au pouvoir d'achat est un non sens. Sans parler évidemment du désastre écologique qui en est lié. On a bien vu avec l'autoroute A69, une alternative payante qui n'enlèvera même pas dix minutes de trajet sur un tracé parallèle à une gratuité déjà existante ne passe pas, et ce pour plusieurs raisons. La France croule déjà sous les infrastructures, la plus part vieillissantes. Améliorez le service déjà en place, vous aurez beaucoup plus de satisfaction de la population que de continuer à détruire leur territoire. Et qui dit satisfaction, surtout à petite échelle dit voix électorale…
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# POULLEAU Annabelle - Saint-Ouen

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:18:29
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV bordeaux toulouse
**Contribution :**
Ce projet de ligne vise à détruire un écosystème rare et indispensable, une zone humide une hêtraie très ancienne, des amphibiens en danger d'extinction. La préservation de ces zones est indispensables, il est inconcevable qu'un tel projet puisse entraîner une telle destruction.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marion - Saint-Aubin-de-Médoc

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:18:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protéger la vallée du Ciron
**Contribution :**

Ce projet me semble totalement superflue. Notre confort ne vaut pas la destruction d'un habitat naturel tel que la vallée du Ciron, ou tout autre d'ailleurs. Il existe déjà une ligne de train, a-t-on vraiment besoin de gagner si peu de temps, tout en détruisant une biodiversité remarquable et unique. Pourquoi ne pas dépenser ce temps et cet argent sur des lignes déjà existantes ? Il y a tant de villes qui demandent à être reliées de nouveau. Bordeaux et Toulouse le sont déjà, encore une fois, les salamandres, oiseaux et autres espèces toutes plus précieuses les unes que les autres, ne méritent pas de disparaitre sur l'autel de notre impatience et de notre empressement.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Salar Pascal - Cadaujac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:19:18
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** vallée du Ciron
**Contribution :**
La Vallée du Ciron, une forêt et un écosystème à protéger. C'est inacceptable de la détruire. N'est-il pas possible d'éviter son massacre? Il y a déjà une voie ferrée, à rénover pour limiter l'impact sur la Vallée. C'est possible!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lucie - Paris

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:21:18
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la lgv
**Contribution :**
Stop à la lgv, elle conduira à la destruction d'écosystèmes rares, impossibles à régénérer.Prenons conscience des dégâts humains sur une planète dont nous sommes dépendants.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Dionis Jean - Agen

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:25:25
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** avis favorable agglomération Agen
**Contribution :**
Mesdames, Messieurs,Je vous fais parvenir le courrier que j'ai transmis au préfet de Lot-et-Garonne concernant l'AE ainsi que la délibération de notre conseil d'agglomération confirmant notre participation financière à LNSO.Bien cordialementJean DionisPrésident
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (Retour à la consultation - demande d_autorisation environnementale - LNSO.pdf)
Document : Retour à la consultation - demande d_autorisation environnementale - LNSO.pdf, page 1 sur 1

AGGLOMÉRATION AGEN

**PREFECTURE DE LOT-ET-GARONNE**
Monsieur Daniel BARNIER, Préfet
Place de Verdun
47920 AGEN CEDEX 9

**Affaire suivie par : Aurélie PIAZZON**
**DGS - Direction générale des services**
**Tel : 05 53 69 68 86**
**Email : aurelie.piazzon@agglo-agen.fr**

**Numéro de chrono : n° 2025/D/03557**
**Objet : Retour à la consultation - demande d'autorisation environnementale - LNSO**

Agen, le 09 SEP. 2025

Monsieur le Préfet, Cher Daniel,

Vous avez bien voulu me transmettre le dossier de demande d'autorisation environnementale pour les investigations préalables à la Ligne à Grande Vitesse entre Bordeaux et Toulouse.
A compter de votre courrier du 10 juillet, vous m'indiquez vouloir recevoir mon avis dans un délai de 2 mois, soit pour le 10 septembre maximum.
Ce dossier comporte 25 000 pages. Bien que le volume soit significatif, je comprends évidemment la nécessité de répondre avec précisions aux exigences réglementaires qui sont imposées pour un projet aussi important.

Malgré tout, il aurait été intéressant, outre la synthèse technique, de prévoir également une présentation par secteur communal.
Cela aurait permis d'identifier les enjeux environnementaux à l'échelle de notre territoire, sans avoir à les repérer dans cet épais document.

J'émets néanmoins un avis favorable sans réserve sur cette demande d'autorisation environnementale.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en mes respectueuses salutations.

**Jean DIONIS du SÉJOUR**
**Président de l'Agglomération d'Agen**

AGGLOMÉRATION AGEN

Agglomération d'Agen
8, rue André Chénier - BP 90045 - 47916 Agen Cedex 9
Standard : 05 53 69 68 67 - site : www.agglo-agen.fr

[Télécharger la pièce jointe originale (DCA_071__Financement_LNSO.pdf)]
Document : DCA_071__Financement_LNSO.pdf, page 1 sur 4

REÇU EN PREFECTURE
le 04/07/2025
Application agréée E-legalite.com
99_DE-047-200096956-20250703-DCR_071-DE

AGGLOMÉRATION AGEN

# DELIBERATION
# CONSEIL DE L'AGGLOMERATION D'AGEN

## SÉANCE DU JEUDI 03 JUILLET 2025

**OBJET :** **DCA_071/2025_ FINANCEMENT DE LA LIGNE NOUVELLE DU SUD-OUEST**

Nombre de délégués en exercice : **85**

**L'AN DEUX MILLE VINGT-CINQ, LE TROIS JUILLET A 18H00**
**LE CONSEIL D'AGGLOMERATION D'AGEN S'EST REUNI EN SEANCE PUBLIQUE SOUS LA PRESIDENCE DE MONSIEUR JEAN DIONIS DU SEJOUR, A LA MAIRIE D'AGEN, EN SALLE DES ILLUSTRES**

Présents : 61

M. DIONIS DU SEJOUR, MME BRANDOLIN-ROBERT, M. FELLAH, MME KHERKHACH, MME LAUZZANA, MME IACHEMET, M. BENATTI, MME DEJEAN-SIMONITI, M. N'KOLLO, M. DUGAY, MME FLORENTINY, M. LAFFORE, M. GESLOT, M. BRUNEAU, M. DUPONT, MME LUGUET, M. LAFUENTE, M. PANTEIX, MME LAMY, M. AMELING, MME ANNETTE-OGIER, M. RAYSSAC, M. DUBOS, MME COMBA, M. OLIVIER, MME VEYRET, M. PILLIAUDIN, M. GARCIA, M. MIRANDE, MME FAGET, M. MEYNARD, M. FREMY, M. DELBREL, MME MEYNARD, M. RIERA, MME THEPAUT, M. BONNET, M. CAUSSE, M. ROUX, M. DAILLEDOUZE, M. GUATTA, M. GILLY, MME SALLES, M. BENAZET, M. BACQUA, M. ALEXIS, M. DEGRYSE, M. DURRUTY, MME MELLAC (*SUPPLEANTE DE M. FOURNIER*), MME GARDEIL (*SUPPLEANTE DE M.VERDIE*), MME GENOVESIO, M. MAURIN, M. MALCAYRAN, M. ROBERT, M. SOFYS, M. SANCHEZ, M. DOUMERGUE, MME MILANI, MME LABOURNERIE, M. LABORIE ET M. DELPECH.

Absents : 24

M. ZAMBONI, M. KLAJMAN, MME HECQUEFEUILLE, MME MAIOROFF, MME FRANCOIS, M. SI TAYEB, MME GROLLEAU-BONFANTI, MME LASMAK, MME DELCROS, MME LEBEAU, MME BARATTO, MME BARAILLES, M. DE SERMET, M. BUISSON, MME COULONGES, M. PONSOLLE, M. LE BOT, M. GRIMA, M. PROUZET, M. VALETTE, M. TOVO, M. TANDONNET, M. BERTHOUMIEUX ET M. DREUIL.

Pouvoirs : 18

M. ZAMBONI A M. DUGAY
MME HECQUEFEUILLE A MME IACHEMET
MME MAIOROFF A M. FELLAH
MME FRANCOIS A M. LAFFORE
M. SI TAYEB A M. GESLOT
M. KLAJMAN A MME DEJEAN SIMONITI
MME GROLLEAU-BONFANTI A MME FLORENTINY
MME LASMAK A M. DUPONT
MME DELCROS A M. BRUNEAU
MME LEBEAU A MME LUGUET
MME BARATTO A M. PILLIAUDIN
M. BUISSON A MME LAMY
M. LE BOT A M. DELBREL
M. GRIMA A M. DIONIS DU SEJOUR
M. PROUZET A M. SOFYS
M. DE SERMET A MME THEPAUT
MME COULONGES A M. ROUX
MME BARAILLES A M. MEYNARD

Secrétaire de séance : MME VEYRET

Date de la convocation dématérialisée : VENDREDI 27 JUIN 2025

REÇU EN PREFECTURE
le 04/07/2025
Application agréée E-legalite.com
99_DE-047-200096356-20250703-DCA_071-DE

Le plan de financement du Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO) a été signé le 18 février 2022 par l'Etat, 24 collectivités territoriales et SNCF Réseau.

La signature du plan de financement a permis la promulgation de l'ordonnance de création de la société du GPSO le 2 mars 2022, et a été installée le 4 juillet 2022. L'Agglomération d'Agen y siège en tant que membre du Conseil de Surveillance. L'Agglomération est également représentée au Comité de Pilotage et au Comité départemental de suivi.

1. **D'une contribution annuelle de l'Agglomération à une pluriannualité de sa participation**

Conformément au plan de financement du 18 février 2022, le montant de la participation financière des collectivités territoriales est réparti selon des clés de répartition (*c'est-à-dire des pourcentages*) arrêtées dans le plan de financement et qui sont valables pour l'ensemble des opérations figurant à l'article 1 dudit plan de financement.
A l'occasion de l'adoption à l'unanimité du budget primitif 2022, lors du conseil de surveillance de la SGPSO du 13 octobre 2022, le principe du quarantième a été retenu à partir de 2023 pour les appels de fonds auprès des collectivités territoriales. Le principe du quarantième consiste à prévoir un versement de la participation financière de chaque collectivité en quarante annuités sur la base des montants en euros courants du plan de financement du 18 février 2022.

L'objet de la convention de financement est donc le versement au titre des années 2025 à 2028 de 0.48 % du quarantième prévu au plan de financement du 18 février 2022 modifié par avenant n°1 approuvé par délibération n°DCA_021/2024 de l'Agglomération d'Agen en date du 15 février 2024.

La participation financière de l'Agglomération d'Agen étant répartie en quarante versements annuels, son montant annuel est de 470 000 €. Le versement de la participation financière s'effectuera sur présentation de 1 ou 2 appels de fonds par an qui seront émis au plus tard en novembre de chaque année.

2. **Un soutien de l'Agglomération d'Agen, notamment dans le cadre de la Conférence Ambition France Transports, à un fléchage des recettes des péages autoroutiers vers la LNSO**

Le projet LNSO est un projet structurant et important pour notre Région. Afin que le projet ne prenne aucun retard pour des raisons financières, et dans le cas où l'Etat reprenne à son propre compte les concessions autoroutières, il apparait nécessaire que la Région dans ses propositions soumettent qu'une partie des recettes soient fléchées vers la LNSO pour réaffirmer le caractère pricritaire ce projet.

En effet, Sur les 15 Md€/an que génèrent les péages autoroutiers, 10Md€/an sont nécessaires à l'État pour entretenir les autoroutes. Le maintien des péages après la fin des concessions dégagerait donc un excédent de recettes de 5 Md€/an sur lequel il serait tout à fait possible de prélever les 2,5 Md€/an supplémentaires nécessaires à SNCF Réseau, sans affecter l'état du réseau autoroutier. **Sur ces 2,5 Md€, une majeure partie doit être orientée vers le projet Ligne Nouvelle du Sud-Ouest.**

Cette demande doit s'inscrire dans le cadre de la conférence Ambition France Transports. L'objectif d'Ambition France Transports consiste à réunir l'ensemble des parties prenantes de

REÇU EN PREFECTURE
le 04/07/2025
Application agréée E-legalite.com
09_DE-047-200096056-20250703-DCA_071-DE

l'éco-système des mobilités pour bâtir un nouveau modèle de financement des transports qui réponde à nos besoins de moyen terme.

La définition d'un modèle pérenne de financement des mobilités constitue un enjeu décisif pour l'avenir des transports. L'accélération de la transition écologique du secteur, qui représente 30% des émissions nationales de gaz à effet de serre, le coût croissant de l'adaptation au changement climatique et le besoin d'améliorer l'offre de mobilité pour les Français vont nécessiter des investissements croissants dans les infrastructures et services de transport collectifs décarbonés (ferroviaire, transports en commun locaux, fluvial). Ce besoin d'investissement supplémentaire s'inscrit dans un contexte de contraintes sur les finances publiques qui nécessite de préciser la répartition des rôles entre les différents financeurs et d'identifier des pistes de financement soutenables. La fin prochaine des concessions autoroutières historiques nécessite aussi de s'interroger sur le bon système de tarification et de gestion des autoroutes.

**Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment, l'article L.5211-10,

**Vu** le Code des Transports,

**Vu** la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités et notamment, l'article 4,

**Vu** l'ordonnance n° 2022-307 du 2 mars 2022 relative à la Société du Grand Projet du Sud-Ouest notamment son article 5,

**Vu** le décret n° 2022-636 du 22 avril 2022 relatif à la Société du Grand Projet du Sud-Ouest,

**Vu** la déclaration d'utilité publique du 25 novembre 2015 concernant les Aménagements ferroviaires Sud de Bordeaux,

**Vu** la déclaration d'utilité publique du 4 janvier 2016 concernant les Aménagements ferroviaires Nord de Toulouse,

**Vu** la déclaration d'utilité publique du 2 juin 2016 concernant la réalisation des Lignes Nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax,

**Vu** la délibération n°DCA_122/2021 du Conseil de l'Agglomération d'Agen, en date du 16 décembre 2021, portant sur le financement de l'Agglomération d'Agen au Grand Projet ferroviaire du Grand Sud-Ouest,

**Vu** la délibération n°DCA_002/2022 du Conseil de l'Agglomération d'Agen, en date du 20 janvier 2022, actant de la mise en œuvre de la visio-conférence et du vote électronique lors de nos instances communautaires,

**Vu** la délibération n°DCA_021/2024 du Conseil de l'Agglomération d'Agen, en date du 15 février 2024, portant sur l'avenant n°1 au plan de financement Grand Projet Ferroviaire du Grand Sud-Ouest du 18 février 2022,

**Vu** l'instauration de la Conférence nationale Ambition France Transports,

REÇU EN PREFECTURE
le 04/07/2025
Application agréée E-legalite.com
99_DE-047-200096956-20250703-DCR_071-DE

**LE CONSEIL D'AGGLOMERATION**
après en avoir délibéré à la majorité des votants
**[74 POUR]**
**[04 CONTRE** : M. BRUNEAU, Mme DELCROS, M. DUPONT, Mme LASMAK]
**[01 ABSTENTION** : Mme LEBEAU]
**DECIDE**

**1°/ DE VALIDER** les termes de la convention particulière de financement pluriannuelle entre l'Agglomération d'Agen et la Société du Grand Projet du Sud-Ouest (SGPSO), en application de l'article 5 de l'ordonnance du 2 mars 2022, relative à la SGPSO,

**2°/ D'ACTER** la participation financière de l'Agglomération d'Agen au principe du quarantième,

**3°/ D'ACTER** une participation financière annuelle de l'Agglomération d'Agen, pour les années 2005 à 2028 de 470 000 € par an versés en une ou deux fois,

**4° / DE DIRE** que cette convention prendra effet au jour de sa signature par les parties et trouvera son terme le 31 décembre 2028.

**5°/ D'AUTORISER** Monsieur le Président ou son représentant à signer cette convention particulière de financement ainsi que tous actes et documents y afférents.

**6°/ DE DIRE** que les crédits sont prévus au budget de l'exercice 2025 et seront à prévoir au budget 2026, 2027 et 2028.

**7°/ DE DONNER POUVOIR** à son Président pour soutenir toute initiative, auprès du Premier ministre, du Président d'Ambition France Transports ou de tout autre acteur, qui visera à maintenir le calendrier d'une livraison de la LNSO en 2032 grâce à la stabilisation du plan de financement du projet. La part de l'Etat, en particulier, pourrait être consolidée par le transfert des recettes des péages autoroutiers.

Le Président
Certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Bordeaux dans un délai de deux mois à compter des formalités de publication et de transmission en Préfecture

Télétransmission le 04 / 07 / 2025

Publication le 04 / 07 / 2025

**Fait et délibéré, les, jour, mois et an que dessus**
**Pour extrait conforme,**

**Le Président** — **Jean DIONIS du SEJOUR**

**Le Secrétaire de séance** — **Laurianne VEYRET**

# Beunier Theo - Fargues

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:28:38
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Mon ciron est précieux

**Contribution :**
Allant au ciron depuis mon enfance, et encore aujourd'hui. Il est un arvre de paix, un vrai petit coin de paradis pour les familles, les amis, les balades et bien plus encore.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Miquel Sandrine - Sainte-Bazeille

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:32:03
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Préservation vallée di ciron
**Contribution :**
Bonjour, Je suis contre le tracé de la LGV à grande vitesse qui va détruire la vallée du ciron. Je veux que cette vallée soit préservé et reste intacte. Les zones humides sont importantes et essentielles aux animaux. Ils doivent pouvoir continuer à vivre dans lomeur écosystème d'origine. Nous n'avons plus le droit de venir détruire leur habitat. Que feriez vous , vous même si demain c'est votre habitat qui serait détruit. De plus certaines espèces sont extrêmement fragiles et essentielles. Cetre vallée est magnifique et nous devons arrêter de defigurrer notre nature pour aller toujours plus vite. Se poser, admirer, contempler, regarder et observer la merveilleuse nature sans avoir a parcourir des kilomètres diit etre possible. Je vous demande de revoir le projet et de réhabiliter la voie LGV existante. Nous n'avons pas besoin de cette ligne. Nous pouvons faire autrement. En espérant que vous prendrez en considération ma demande qui est légitime.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sara - Cazes-Mondenard

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:32:16
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre le projet de création de nouvelles voies
**Contribution :**
Habitante du nord du Tarn-et-Garonne et ancienne habitante de la Gironde, je suis contre ce projet:- aberration environnementale : on détruit des zones humides, boisées et on fragilise la biodiversité à une époque où nous sommes conscients de la fragilité de la nature et de l'importance de sa préservation.- coût trop important de cette ligne au vu des bénéfices escomptés, e?le sera surtout utile pour les habitants des deux métropoles, Toulouse et Bordeaux, alors que les habitants des zones rurales en paieront surtout les conséquences.- Plutôt que de créer de nouvelles gares et de nouvelles voies, ne serait-il pas plus judicieux d'aménager les voies existantes?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Laprie Yannick - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:35:29
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre lgv
**Contribution :**
J ' apporte ma contribution contre ce projet dénué de tout sens.Biodiversite en danger et nuisance sonore et environnementale pour les riverains.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Ivan - Paris

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:36:28

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Autorisation environnementale
**Contribution :**
Protéger la nature dans cet endroit unique est fondamental pour l’avenir de tous !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jesus - Langon

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:36:43
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** La vallée du Ciron
**Contribution :**
Il faut préserver la biodiversité de la vallée du Ciron, elle mérite plus que de gagner quelques minutes sur un trajet de train.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Ruoss Heidi - Parentis-en-Born

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:37:46
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection de l'écosystème existant
**Contribution :**
Habitante de la région je traverse régulièrement la vallée du Ciron et suis absourdie devant cette idée de venir détruire des siècles d'ecosystème pour gagner du temps dans nos Vies déjà trop rapides.La ligne de train existante permet déjà des déplacements dits écologiques. Cette nouvelle ligne ne le sera pas.Améliorer l'existant en préservant le Vivant devrait être notre mission à tous, citoyens de cette Planète.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Frinchaboy  Marie - Arette

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:38:33
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection de l'environnement
**Contribution :**
Je suis contre le projet qui est une nuisance pour l’environnement et l’écosystème. Il faut protéger la vallée de Ciron
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Varagne Manon - Peyrilhac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:39:56
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Abandon du projet
**Contribution :**
Ce projet va détruire un écosystème fragile et tellement riche. Nous nous alarmons des dégâts environnementaux irréversibles chaque jour, et pourtant nous continuons ce genre de travaux non essentiel….
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# HERGLE Germaine - Noaillan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:41:21
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Dde AE
**Contribution :**
La perte de stockage de carbone n'est pas intégrée au bilan environnemental.Les zones humides, prairies et boisements détruits par le projet constituent des réservoirs naturels de carbone. Leur disparition provoque un relargage de CO? dans l'atmosphère. Ces pertes ne sont évaluées dans le dossier de même que la capacité des mesures compensatoires à les compenser.Quelles seront elles pour la vallée du Ciron, un riche réservoir de biodiversité et de captation de carbone?Les chantiers de sondages, de terrassement et de transport de déblais génèrent aussi des émissions importantes de CO2Je n'ai pas trouvé d'inventaire précis des consommations de carburant, d'énergie et des émissions associées dans le dossier. Pouvez vous me les communiquer?Cette évaluation quantitative est indispensable pour vérifier la compatibilité du projet avec les objectifs de neutralité carbone de la France.L'un des arguments des promoteurs est la décarbonation. Cet argument n'est pas démontré dans le dossierAu vu des nombreuses lacunes de ce dossier J'émets un  Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Ritzenthaler Bertrand - Pessac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:41:33
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Projet débile et inutile en regard des besoins de train du quotidien.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Martine - Cazes-Mondenard

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:42:45
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre ce projet
**Contribution :**
 A l'heure du réchauffement climatique il faut penser à l'impact de nos actions sur le climat.La biodiversité est absolument nécessaire pour la survie de toutes les espèces vivantes. Sur cette planette Terre, tout est admirablement conçu en harmonie et en interdépendance. Cette ligne détruira des hectares de forêts, impactera le climat. Habitante du nord tarn et garonne , je constate que cette ligne desservira les grosses villes ; il sera encore plus compliqué pour nous d'accéder à une gare.Les lignes actuelles peuvent être aménagées et cela coûtera moins cher à la communauté
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Agnès  - Saint-Pierre-de-Mons

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:44:49
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je suis défavorable à ces travaux
**Contribution :**
Ces travaux vont détruire plusieurs zones naturelles et des écosystèmes qui sont à protéger. Le territoire est déjà bien pourvu en lignes ferroviaires et il me semble plus judicieux d'investir dans la

rénovation de l'existant plutôt que de créer de nouvelles voies ferrées. La sauvegarde d'un milieu comme la vallée du ciron me semble un enjeu très important.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marionnaud Rose - Mont-de-Marsan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:47:31
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la destructeur des zones naturelles
**Contribution :**
Vous allez détruire la vallée du Ciron, cette zone magnifique. Les études sont bâclées, comme d'habitude, comme pour la LGV Bordeaux-Hendaye qui laisse derrière elle des écosystèmes détruits. On est en big 2025, il va falloir commencer à arrêter de massacrer notre planète.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Biscarrat Patricia - Bazas

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:47:36
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
Je suis opposée a la LGV mais pour l'amelioration et la modernisation des lignes actuelles pour les usagers du quotidien.Il faut proteger la vallée du Ciron,eco système exceptionnel:Hetraie glaciaire,biodiversité exceptionnelle,zone humide essentielle a un bon equilibre ecologique et climatique.La Destruction de cet equilibre serait irreversible.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Laurence - Kyiv

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:48:53
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Participation
**Contribution :**
#stopa69 #moratoirea69
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Valerie - Loupiac-de-la-Réole

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:49:19
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Demande d'autorisation environnementale
**Contribution :**
Préservons la biodiversite du site naturel du cironPas de déforestation massive et de destruction de l'habitat des organismes vivants
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# De volder Gaëtane - Lacanau

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:49:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ne détruisez pas la vallée du Ciron

**Contribution :**
Bonjour, La vallée du Ciron abrite une forêt millénaire qui regorge de beauté et de trésors de biodiversité. Ne la détruisez pas pour que des gens pressés puissent gagner quelque peu de temps dans un TGV pour aller encore plus vite dans leur vie pressée. La nature est notre patrimoine à tous. Non à la LG. Bordeaux Toulouse, on peut vraiment s'en'pssser! Merci
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Moreau Audrey - Le Fenouiller

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:50:25
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet SNCF de la vallée du ciron
**Contribution :**
Bonjour,La question est quel France voulons nous. Une France quadrillée de route voie chemin de fer etc…. Avec un écosystème pauvre ou inexistant?Nous sommes capable et nous pouvons aller plus vite plus loin dans nos déplacements mais à quel prix? La vallée du Ciron est encore un espace préservé, il en reste peu, voulons nous vraiment le dégradé? Nous pouvons faire différemment nous en avons le choix. Utiliser la voie déjà existante serait un moindre coût écologique. Ce n est pas parce que nous pouvons le faire ( nouvel itinéraire) que nous devons le faire. Moi je m oppose à ce projet et je demande une nouvelle étude. Merci de ne pas détruire ce que la nature a mis tant de temps à construire. Cdlt
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Dubourdieu Pablo - Merville

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:51:58
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non. À la destruction du ciron
**Contribution :**
Il s'agit de stopper un modèle de croissance démesuré mal construit et infini dans un monde où les ressources, les animaux et les plantes sont en nombre limité et disparaissent au rythme le plus affolant jamais connu
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Molia - Aiguillon

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:52:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable pour le projet LGV
**Contribution :**
Je suis défavorable pour en projet LGV. Il existe tout un tas de rail non utilisé dans notre département, il serait plus approprié de les remettre en marche plutôt que de détruire notre faune et notre biodiversité. Agen-Paris se fait déjà en 3h seulement, la course contre la montre doit cesser pour le bien de notre humanité.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Etcheverry Laurent - Le Porge

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:53:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne lgv

**Contribution :**
Cette ligne va massacrer la vallée du Ciron.. Y'en a marre des projets débiles..
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# gaumont Charlotte - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:54:18
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** défavorable
**Contribution :**
On ne peut plus tout détruire au nom du progrès et de la vitesse ! C'est un trésor que nous allons perdre si le projet passe !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Brouste Isabelle - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:58:51
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable à la réalisation de la LGV
**Contribution :**
Je suis défavorable entre autres pour le passage via la vallée du Ciron. Cet écosystème ancien et préservé doit impérativement être conservé pour ces qualités environnementales et d'abri d'espèces protégées.Mettre autant d'argent pour réaliser une ligne qui permet d'aller plus vite n'a aucun sens de nos jours où l'urgence est celle d'une protection, mieux d'une régénération, de nos milieux naturels. Sans milieu naturel riche et complexe, nous ne survivrons pas. Mettre autant d'argent pour aller plus vite n'a toujours aucun sens quand le réseau ferré actuel n'assure plus la régularité des transports au quotidien, quand le train coûte plus cher que l'avion.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Alain - Septeuil

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 08:59:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Il est essentiel de préserver la vallée du Ciron, c'est pourquoi je demande un ré examen du tracé en prenant en compte le vivant.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# VENTURA Denise - Saint-Michel-de-Rieufret

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:00:29
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** demande d'autorisation de pratiquer des investigations préalables à la réalisation de la LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Pourquoi ne pas s'occuper des lignes existantes, plutôt que de ravager toute une région! Cette LGV est un non sens...sauf pour les grands groupes des BTP, bien sûr!Construisez plutôt un lycée en sud gironde!!!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LADOUX Jean-Luc - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:03:06
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne Tgv sud ouest
**Contribution :**
Je suis contre ce trajet sur la commune de St Selve
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Morgan - Cannes

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:03:27
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Préserver la vallée du ciron
**Contribution :**
Déjà que tout va mal, si en plus on fait des projets bancale comme celui de ce train qui veut passer en plein milieu et tout détruire sur son passage, je me demande bien où mes enfants vont pouvoir grandir… réfléchissez un peu plus avant de vouloir massacrer un eco système. Merci de revoir vos plan et d'entendre la voie des citoyen français.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bourlet Blandine - Saint-Macaire

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:04:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition
**Contribution :**
Je réclame la modernisation de la voie ferrée actuelle pour un TER de qualité et de fait la possibilité de rouler un peu plus vite entre Bordeaux et Toulouse. Le TGV y existe déjà ! La France est endettée de plus de 3.000 Mds d'€. Ça suffit la gabegie.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Chavrou Julia - Cours-de-Monségur

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:07:23
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Refus de contribuer à ce projet écocide
**Contribution :**
Nous n'avons pas besoin de créer une nouvelle ligne de LGV, en détruisant des milliers d'hectares agricoles, boisés, privés, etc. Je suis paysanne, et les terres arables sont trop précieuses pour être gaspillée dans des projets huburluhesque que l'état tente de légitimer en le classant d'intérêt publique. Non, il n'est pas d'intérêt publique, et les élus locaux sont fermes sur leurs positions : Non à la LGV. Il faut réhabiliter les tgv, les TER, les réseaux de bus. Nous sommes dans une urgence climatique et il est aujourd'hui prioritaire de préserver le vivant sous toutes ses formes. De respecter les milieux sauvages, et de stopper la betonisation de nos sols. Cet argent doit être investit dans de la santé, de l'instruction, de la VRAI transition écologique. Et pas servir les intérêts privés de quelques uns, comme le prouve ce projet sans quête ni tête. Merci de m'avoir lu,Julia
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# laumonier christine - Mézin

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:10:42
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** projet lgv
**Contribution :**
destruction du paysage pour un benefice qui ne me semble pas reel en plus le cout est pharaoniqueen des mements tres difficiles pour le pays et la region
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# ARTHUYS Jacques - Saint-Esteben

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:11:23
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution
**Contribution :**
Le projet entraînera une artificialisation importante de terres agricoles fertiles et irriguées. Ces pertes seront irréversibles et nuiront à la souveraineté alimentaire locale. Les impacts sur les exploitations ne sont pas suffisamment évalués, notamment pour les élevages et cultures spécialisées.La France s'est pourtant engagée à réduire l'artificialisation des sols (ZAN). La LGV va au contraire aggraver l'anthropisation des surfaces naturelles. Le projet est par conséquent incompatible avec les politiques publiques de sobriété foncière.De plus, le projet altérera irrémédiablement des milliers d'hectares de paysages ruraux, agricoles et forestiers remarquables sans que les impacts écologiques, environnementaux autant que visuels sur les vallées, les coteaux et les zones naturelles ne soient correctement évalués. Il en est ainsi des modifications du ruissellement et des conséquences des grands remblaiements prévus qui augmenteront les risques d'inondation sur plusieurs secteurs situés en aval. Les études hydrologiques ne prennent pas en compte les événements extrêmes toujours plus fréquents et plus violents dus au changement climatique.En conséquence, je donne un AVIS DEFAVORABLE à ce projet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marty Candice - Fargues-sur-Ourbise

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:12:12
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution sur la demande d'autorisation environnementale
**Contribution :**
Bonjour,En tant qu'habitante de Fargues-sur-Ourbise, commune traversée par le tracé de cette ligne, mais surtout, en tant que citoyenne, je considère que le projet de création d'une ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse est parfaitement inutile et représente une catastrophe écologique et un gouffre financier qu'aucun intérêt supérieur ne justifie.Nos campagnes vont être balafrées au nom d'un projet qui ne sert les intérêts que d'une très faible partie de la population (encore une fois, les plus riches...), alors que nos territoires crèvent de ne plus être desservis correctement par des services de transports publics. Ce projet est à rebours de l'impératif écologique de décélération, de préservation de l'environnement et de lutte contre l'artificialisation des sols. Tout ça pour "gagner" une heure entre Bordeaux et Toulouse, tandis que les pouvoirs publics sont incapables de proposer une offre de mobilité qui désengorge les métropoles bordelaise et toulousaine et facilite la vie de leurs habitant·es.Quant à nous, habitant·es de ces territoires ruraux laissés-pour-compte qui ne seront que traversés, ce projet ne présentera que des nuisances et un coût financier insupportable, alors que l'État nous appauvrit chaque année davantage, en réduisant à peau de chagrin ses dotations et les services publics qui sont notre seul patrimoine. Nous sommes déconsidéré·es, pour ne pas dire méprisé·es. Nous ne sommes pas dupes du fait que tout l'argent public ainsi mobilisé va enrichir un

peu plus les grands groupes du BTP, partie prenante de cette élite politico-financière qui nous gouverne et que c'est sans doute ce qui est purement et simplement recherché. L'argument de la création d'emplois ne tient pas : pour qui a un tant soit peu d'imagination et de volonté politiques, il y a tellement d'autres façons de faire, plus écologiques et durables. En conclusion, ce projet représente un gâchis écologique et financier, conçu sur la base d'un logiciel dépassé (la métropolisation comme seul horizon), qui n'est absolument pas à la hauteur des enjeux d'un développement territorial équilibré entre ville et campagne.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Pedroza Marie-Claude - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:14:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne LGV sud ouest
**Contribution :**
Je suis contre le tracé de la ligne LGV sur la commune de St Selve
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Adeline - Saint-Symphorien

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:15:27
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Refus
**Contribution :**
Bonjour je moppose fermement a la création de cette ligne Qui d'une part sera complètement inutile, au vu des lignes deja mise en place sans que celle ci ne soit utilisées de façon optimales et d'autre part une catastrophe écologique pour nos chers pins ! Je n'écrirai pas d'avantage cela n'aura pas plus de valeurs ajoutés.Bien à vous
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Girault Igor - Perpignan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:18:13
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Stop à la destruction de la nature !
**Contribution :**
On ne VEUT PAS d'une autoroute qui passe par la vallée du Ciron ! Laissez ce coin de nature tranquille pour que nous, nos enfants et nos petits-enfants puissent jouir en paix et gratuitement du spectacle de la nature ! Où vivront vivront les animaux sauvages quand le dernier arbre aura été rasé, le dernier mètre carré de verdure recouvert d'asphalte ? Il y a bien assez d'autoroutes en France, en revanche les espaces naturels riches en biodiversité se réduisent comme peau de chagrin ! Alors STOP au massacre de notre patrimoine naturel ! Ne détruisez pas les hêtraies du Ciron !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Nathalie - Noaillan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:18:30
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la lgv bordeaux Toulouse
**Contribution :**

Pourquoi construire une nouvelle ligne pour gagner 20mns alors qu'il y en a déjà une existante qui pourrait être améliorer. Dépenser de l'argent encore une fois !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Julien Regairaz - Saint-Sauveur

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:20:21
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection du gobemouche gris à Lespinasse
**Contribution :**
Le gobemouche gris est une espèce en voie de disparition son habitation et sa zone de vie doit donc être protège sur Lespinasse Vous devez maintenir les éléments naturels pour sa survie
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Karam Pierre-Yves - Goualade

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:24:24
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable au projet
**Contribution :**
J'habite près du Ciron et ses rives sont les derniers habitats favorables à la biodiversité, le territoire est déjà mis à mal par les mono cultures de pins (drainage des zones humides, coupes rases de feuillus). La LGV serait un désastre supplémentaire pour cet habitat, sans compter les nuisances annexes (hausse du trafic des camions, carrières), le coup financier de ce projet donc les habitants vont en payer une partie sans forcement en bénéficier.Merci de privilégier la modernisation de la ligne existante.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Flora - Sains

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:24:36
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Incompréhension
**Contribution :**
J’exprime ici un point négatif pour ce projet au vue de la diversité que peut regorger certaine régions. Il semble à ce jour que la priorité devrait reposer sur la protection plutôt que la destruction.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# DANFLOUS JEAN LOUIS - Escaudes

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:25:28
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** avis défavorable projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax
**Contribution :**
Ce projet malmène les citoyens – c’est une injustice Ce projet va détruire des habitats fragiles, des zones humides et des espèces protégées.La modernisation de la ligne actuelle serait moins chère, plus logique et serait moins destructrice. A ce jour aucune étude comparative n' a été publiée.Sans étude comparative, il est impossible de justifier la création d’une ligne nouvelle plutôt que l’amélioration de l’existant. Il me semble très injuste de faire financer ce projet par des habitants directement impactés.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Frédéric - Saint-Antonin-Noble-Val

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:28:02
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Il y a grande vitesse Bordeaux - Toulouse Dax
**Contribution :**
Je suis opposé à la création de cette ligne lgv totalement anachronique financièrement dispendieuse ..il serait plus raisonnable de mettre l'accent sur les lignes existantes en les renforçant
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Octay - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:29:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Demande refusée
**Contribution :**
Je m'oppose à la demande d'autorisation environnementale pour le projet de LGV Bordeaux-Toulouse, en raison des impacts environnementaux, écologiques et sonores significatifs qu'il engendre. Le tracé de la ligne passe à seulement 500 mètres de Civrac et 700 mètres de Foncroise, menaçant directement les écosystèmes locaux et la biodiversité. La destruction prévue d'une bande forestière de 50 à 100 mètres de large pour la construction de la ligne est un préjudice majeur pour la faune et la flore locales, en particulier pour les espèces sensibles qui dépendent de cet habitat. De plus, l'absence de murs anti-bruits sur cette section entraînera des nuisances sonores importantes pour les habitants des zones traversées, perturbant leur qualité de vie et leur santé. En l'absence de mesures compensatoires adéquates et face à des impacts aussi graves, il est impératif de revoir ce projet afin de minimiser ses effets néfastes
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Florent - Saint-Martin-de-Sescas

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:29:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la LGV
**Contribution :**
La LGV n'a pas lieu d'être, elle n'est pas une alternative pour gagner du temps. Elle tue des écosystèmes et oblige des locaux qui n'ont rien demandé à changer de vie. Elle nous fait payer plus cher, une vie déjà bien dure sans notre consentement (à l'heure actuelle c'est quand même un comble). NON À LA LGV, c'est ce que vous verrez absolument partout en Gironde. Le Ciron est un abri de fraîcheur en été, un temps suspendu pour nos balades, un lieu de vie pour les habitants du territoire, un lieu de paix pour humains, animaux et végétaux. Respectons le, sauvegardons le.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bernardot Jean - Marseille

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:30:08
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** contribution contre la lgv et la destruction de milieux naturels
**Contribution :**
Il s'agit d'une énième aberration environnementale, sous couvert de faire une ligne de train on détruit des milieux boisés, des milieux humides, on artificialise encore plus de sols, tout cela alors qu'il

faudrait faire l'inverse et sanctuariser les rares espaces agricoles et naturels non bétonnés. Je suis donc évidemment contre l'autorisation environnementale même si vous ne tiendrez pas compte des avis de la consultation publique comme d'habitude.Quand il ne restera plus rien à artificialiser il sera bien trop tard pour pleurer.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Duwat Monette - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:33:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition motivée au projet  GPSO
**Contribution :**
Alors que le pays ne parvient pas à voter un budget, qu'il est confronté à une dette abyssale,est il cohérent d'engloutir  18 milliards dans une nouvelle ligne Bordeaux Toulouse?Une alternative raisonnable ne serait elle pas l'amélioration de la ligne déjà existante? À t elle déjà été sérieusement étudiée, chiffrée? Le coût financier et environnemental devrait sans aucun doute être très inférieur à celui du projet envisagé.Devant les difficultés actuelles, le projet paraît superflu gok
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Catherine  - Le Barp

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:34:57
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Le Ciron
**Contribution :**
Ce projet va detruire beaucoup d'écosystèmes est c'est inadmissible à l'époque ou l'on vit ou chaque coin de ce type est primordial.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LESFAURIES Valentin - Pau

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:35:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron à préserver
**Contribution :**
Le projet tel que conçu actuellement va porter atteinte à la Vallée du Ciron. Cet espace présente une biodiversité rare, où cohabitent salamandres, cistudes et oiseaux menacés, à laquelle je suis attaché. Le projet de LGV va conduire nécessairement à la destruction d'espèces et à briser le microclimat caractéristique de cet espace. Il s'avère que l'étude d'impact est très incomplète : - les inventaires sont bâclés et ne respectent pas les méthodes de base (périodicité des inventaires...) ; - les alternatives possibles sont totalement ignorées ; - les compensations annoncées sont peu probables. En lieu et place d'une nouvelle LGV (alors qu'il n'y a pas de problème de liaison actuellement entre Bordeaux et Toulouse), il serait plus pertinent de remettre en marche les lignes rurales. Les habitants ruraux ne profiteront jamais d'une LGV, et un tel projet va contribuer à l'enclavement des zones rurales.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# fettah jacques - Noaillan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:36:11
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** enquête publique AFSB
**Contribution :**
Bonjour, après lecture du dossier je me rends compte que les arguments en faveur des retombées "sociaux-économiques" pour le département et au-delà sont vagues et peu documentés. Ce manque de précisions vient fortifier mes doutes, grands doutes, quant aux retombées bénéfiques pour la population tant au niveau du département qu'au niveau régional, national. En définitive la seule évaluation clairement chiffrée, même si elle commence à dater et n'est peut-être plus d'actualité, est celle du coût (14 milliards) de l'opération.Je suis convaincu que la réalisation de cette ligne LGV ne répondra a aucun besoin essentiel de la population qui a surtout besoin de lignes locales bien desservies et d'un réseau existant remis à jour.Ce sont de bons réseaux de transports locaux (TER et autres) qui vont réellement rendre service. Les lignes LGV ne concernent pas la majorité des gens qui ont besoin, au quotidien, de transports ponctuels et dignes (pas bondés, sales, vétustes, chers) pour aller travailler, vivre leur vie au quotidien.Le vrai progrès est celui du quotidien des citoyens.Je réitère mon opposition claire, définitive et totale à ce projet couteux et quasi inutile.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# perriez  lucile - Marly-le-Roi

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:37:40
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection de la vallée du Ciron
**Contribution :**
Bonjour, la ligne LGV ne peut pas se développer en sacrifiant un lieu de biodiversite exceptionnel. Le développement des territoires est normal mais pas à n'importe quel prix. L'avenir de notre pays, l'habitabilité de notre pays repose également sur les actions de protection que nous saurons prendre aujourd'hui. La vallée du Ciron est une zone sauvage, protégée avec une zone forestière de plus de 40000 ans.Les études d'impact sont là pour prendre en compte ces aspects et proposer des alternatives. S'il vous plaît ne détruisez pas toute notre richesse, pensez également aux générations futures en aménageant le territoire mais de façon intelligente et durable.Donc prenez en.compte les alternatives et réévaluer le tracé.  Les décisions ne doivent pas se prendre que sur des critères économiques, notre avenir en dépend.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Nicolas  - Saint-Jean-sur-Vilaine

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:37:45
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à une nouvelle LGV
**Contribution :**
Arrêtons de détruire les milieux naturels, source de vie. Arrêtons d'artificialiser la nature, et remettons en état les infrastructures déjà existantes.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Camille  - Fargues

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:37:48
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Préservez le Ciron
**Contribution :**

Je participe à cette contribution dans l'espoir de faire entendre raison, de ne pas laisser une fois de plus les projets industriels (qui plus est non essentiel) avoir plus de valeur qu'une nature et une biodiversité primordiale. Le cirons est une richesse de biodiversité, de fraîcheur, ses forêts qui hébergent et abritent. Je suis totalement contre ce projet qui serait une horreur écologiquement. Nous n'avons pas besoin de cette ligne, nous avons en revanche de plus en plus besoin de conserver le peu d'espace naturel riche en biodiversité qu'il nous reste. Il serait temps de respecter la terre sur laquelle nous vivons et grâce à qui nous vivons et de mettre la santé et la nature en priorité face aux rendements économiques destructeurs dans bien des cas.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Maël - Blaignac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:37:51
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protégeons le ciron
**Contribution :**
Je suis défavorable au projet d'une ligne Bordeaux-Toulouse qui mettrait en péril l'écosystème du Ciron. Ce lieu ne doit pas être mis en danger juste pour un train, d'autres solutions sont possibles.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Pin Nathalie - Montignac-Lascaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:37:53
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable au projet
**Contribution :**
Ce projet va détruire une magnifique région et une faune locale déjà en sursis. Il existe des alternatives à ce projet destructeur et très cher. Cette région va être traversée et dévastée par une ligne de transport pour aller encore plus vite. La question c'est pourquoi ? Pour quel intérêt ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BILET Séverine - Le Douhet

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:45:42
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Le projet prévoit la passage dans huit sites Natura 2000, dont des zones humides et la vallée du Ciron, si précieuse pour sa biodiversité exceptionnelle, avec sa hêtraie de 40 000 ans, ses tortues cistude, etc.Si la ligne de TGV passe dans ces sites, et en particulier dans cette vallée, elle détruira inexorablement leur intégrité et une bonne partie de leur richesse. C'est d'autant plus choquant et inacceptable à notre époque où l'on est informés de l'effondrement massif et catastrophique de la biodiversité, en France comme partout sur la planète. Maintenir ce tracé est irresponsable et criminel.Des soit-disant mesures de compensation sont illusoires, c'est un argument fallacieux car un tel trésor biologique résulte de milliers d'années d'évolution naturelle, et l'humain, même avec toute sa technologie, est incapable de compenser la destruction d'une telle évolution.Il existe des alternatives, comme adapter la ligne Bordeaux-Toulouse existante.Le projet doit être mieux réfléchi.Cette enquête publique va-t-elle une fois de plus servir d'alibi dans un simulacre de démocratie, ou les avis seront-ils sérieusement pris en compte et conduire à une juste modification du tracé ?

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Vicenzi Laura - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:48:11
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet de LGV/GPSO Bordeaux Toulouse à travers la vallée du Ciron
**Contribution :**
Je suis contre ce projet s'il consiste à raser une partie de la hêtraie bordant le Ciron. La ligne actuelle Bordeaux Toulouse devrait être rénovée, ainsi il n'y aurait pas de nouvelle artificialisation des sols.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Ferrari Sylvie - Pessac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:48:25
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation du projet GPSO au regard des impacts environnementaux
**Contribution :**
La vallée du Ciron est un écosystème unique (hêtraie de la période glaciaire, présence de zones humides et de forêts galeries) qui constitue un bien commun incroyable sur le territoire néo-aquitain, bien qui doit être protéger pour nous et les générations futures.La vallée du Ciron en tant que bien commun est doté de droits fondamentaux que ce projet vient détruire. C'est une violation de droits fondamentaux.Le projet GPSO vient fracturer un territoire sensible et d'intérêt majeur alors qu'une ligne déjà existante pourrait être modernisée pour un coût bien inférieur.A l'heure de l'Anthropocène, ce projet ne s'inscrit pas dans une trajectoire soutenable et détruirait des habitats fragiles,  des zones humides et aussi des espèces protégées.Pour finir, je suis favorable à une mobilité ferroviaire d'intérêt collectif mais elle ne doit pas se réaliser au prix de la destruction de la vallée du Ciron. Je demande une révision complète de ce projet démesuré et destructeur du vivant. Je souhaite qu'une protection intégrale de la vallée du Ciron et une étude alternative sérieuse puisse être réalisée.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# JACQUES Hélène - Villeurbanne

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:49:02
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** AVIS DEFAVORABLE
**Contribution :**
L'écosystème unique et fragile de la vallée du Ciron serait grandement mis en danger par cette nouvelle ligne.Avant de vouloir à chaque fois créer de nouvelles lignes, il y a d'autres possibilités, comme moderniser la ligne existante par exemple.En détruisant la biodiversité, on détruit les conditions de la vie humaine sur Terre.A quoi servira une ligne TGV si on ne peut plus vivre sur Terre ?L'espèce humaine s'est passé de chemins de fer et d'autoroutes pendant des milliers d'années, mais elle ne pourra pas se passer de la biodiversité...
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Gaëlle - Guillos

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:49:08
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Incompréhension projet LGV
**Contribution :**

Bonjour, Considérant l'impact environnemental, je ne comprend pas que le projet LGV soit maintenu. Nous habitons le secteur, nous devons payer une taxe pendant 40 ans pour un projet qui va détruire nos forets, nuire à la biodiversité, au bien-vivre en sud gironde.La réalisation des travaux, les couts que cela ressemble et les conséquences pour les territoires traversés sont importants et me questionne sur la nécessité d'aboutissement de ce projet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Virginie - Pindères

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:50:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Objection à la LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Le projet LGV Bordeaux Toulouse va mettre en danger la vallée du Ciron . Nous habitants voulons la protèger en lui reconnaissant des DROITS son hêtraie glaciaire Millénaire est reconnue comme un Patrimoine scientifique majeur. C'est un laboratoire naturel qui nous permettra de comprendre l'adaptation des espèces au changement climatique. C'est un bien commun essentiel pour les générations futures.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Naudin  Patrice  - Vievy-le-Rayé

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:50:38
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
Les écosystèmes sont précieux, pourquoi les détruire quand une solution alternative existe par la mise à niveau dun tracé déjà existant
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Coutard Alexandra - Villandraut

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:50:46
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre le projet
**Contribution :**
Je suis contre ce projet qui va détruire tout un écosystème. Des espèces protégées tel que la loutre fait son apparition sur le ciron. Ce projet va tout détruire alors qu'une ligne est déjà existante
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Nathalie - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:51:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Lgv
**Contribution :**
Aberrations environnementale Écologique et économique
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# FORGET DANIEL - Marchéville

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:52:44
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Que la LGV Bordeaux-Toulouse favorise le développement des lignes régionales.
**Contribution :**
Que chaque préfecture soit reliée efficacement entre elles par une ligne ferroviaire ( LGV ou régionale) structurante est nécessaire au développement des territoires français. Par exemple  Agen, préfecture du Lot-et-Garonne doit être reliée à Auch soit par la prolongation de la LGV soit la réhabilitation et la modernisation-électrification de la ligne Agen-Auch et Auch-Toulouse avec un cadencement (1H) pour que Auch ne soit pas une préfecture reléguée. L'intérêt de la LGV est l'activation des lignes en étoile autour de la gare LGV. Auch qui fait des efforts pour son rayonnement culturel (CIRCA, PNC, cathédrale...) doit redevenir une ville rayonnante grâce à la venue de la LGV entre Bordeaux et Toulouse. Que l'argent public qui sera dépensé pour construire cette LGV Bordeaux-Toulouse soit utilisé lors de l'exploitation à la SNCF entreprise publique et non à des entreprises privées, arrivant seulement pour récupérer les bénéfices des investissements publics.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bernard  - Bayonne

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 09:53:23
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Stop à la destruction !!!
**Contribution :**
Il suffit de détruire le vivant, y'en a marre!!!Ce projet est anticonstitutionnel car il va détruire 4800 ha de vivant!!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Knödlseder Jürgen - Ramonville-Saint-Agne

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:00:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Il faut ralentir et non accélérer
**Contribution :**
Aujourd'hui, on peut déjà se rendre rapidement à Paris de Toulouse grâce à une ligne de train existant. La LGV vise à raccourcir un peu le temps du trajet, sans réellement concurrencer l'avion. Le rapport modal vers le train suite à la construction de la LGV sera alors négligeable.Derrière les problèmes environnementales qui s'accumulent - 7 des 9 limites planétaires sont déjà dépassés - il y a une cause commune : notre soif d'accélérer en permanence la cadence ! En d'autres termes : nous essayons d'aller le plus en plus vite dans le mur.Il est temps de se réveiller et de questionner cette accélération permanente qui détruit la planète et que détruit le vivant, incluant les femmes et les hommes. Ce projet de LGV brille par son aberration et son inutilité. Et ne parlons pas des milliards d'euros dépensés inutilement qui seront beaucoup mieux investis dans des transports locaux pour désengorger nos routes et baisser les émissions de gaz à effet de serre.Donc un NON avec force et catégorique contre le projet !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Le Breton  Sylvie  - Rouffiac-Tolosan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:01:32
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition à la destruction de la vallée du Ciron

**Contribution :**
Bonjour,Je ne connais pas cet endroit car j'habite Toulouse. Je suis usagère du train entre Toulouse et Paris assez régulièrement. Et voilà des décennies que je râle, comme tous les Toulousains sur le fait que le TGV ne relie pas Paris et que ça nous fait perdre du temps. On pourrait donc penser qu'il me tarde que cette nouvelle ligne TGV soit opérationnelle. Pourtant, aujourd'hui, je suis contente que ce projet puisse encore être arrêté, car je privilégie largement la préservation de la biodiversité ! Même directement concernée par cette ligne TGV qui me ferait gagner du temps, je me contenterai comme aujourd'hui du TGV qui roule lentement entre Toulouse et Bordeaux, ou bien je préférerais un solution qui utilise les voies actuelles et évite plus de déboisement.Merci
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# El - Cabanac-et-Villagrains

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:05:11
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Lgv bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Refus
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lapeyre Cyril - Gaillan-en-Médoc

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:07:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition
**Contribution :**
En tant qu’opposant à la LGV Bordeaux–Toulouse, je conteste l’autorisation environnementale car le projet sous-évalue ses impacts réels sur les terres agricoles, les milieux naturels et la biodiversité. Les mesures de compensation proposées apparaissent insuffisantes et incertaines, tandis que des alternatives moins destructrices n’ont pas été sérieusement étudiées. Dans ces conditions, le projet ne garantit pas une protection adéquate de l’environnement et ne devrait pas être autorisé en l’état.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Hélène - Arles

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:10:32
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
Le projet de la nouvelle ligne à grande vitesse Bordeaux–Toulouse (GPSO) rmenace directement la vallée du Ciron, un écosystème unique (hêtraies, fôrets). Son tracé détruirait des habitats fragiles, fragmenterait les continuités écologiques et perturberait durablement les zones humides.Il est inacceptable et aberrant que des alternatives moins destructrices (comme la modernisation de la ligne existante) n’aient pas été sérieusement étudiées.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# mis nathan - Cestas

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:13:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre le projet de LGV à travers le ciron

**Contribution :**
Il est inacceptable de détruire encore aujourd'hui la faune et la flore pour des gains aussi ridicule que ceux de la LGV Bordeaux Toulouse. Je m'y oppose. Nous devons tout faire pour donner un avenir vivable aux générations futures.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Dominique - Camblanes-et-Meynac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:14:53
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Je pense qu'il faut étudier la modernisation de la ligne de chemin de fer actuelle entre Bordeaux et Toulouse et mettre en place un projet de lignes ferroviaires digne de ce nom pour répondre à la fois aux enjeux sanitaires, écologiques et économiques.La recherche de réduire le temps de trajets au prix de la destruction de notre environnement et de la mobilisation d'énormes moyens financiers, correspond à une vision dépassée du développement.Cordialement
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# jean-paul Ponteville

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:16:05
**Lieu de dépôt :** Par email
**Contribution :**
Je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse. Ce projet est vital pour le développement et l'attractivité du Sud-Ouest. Il renforcera les échanges économiques, facilitera les déplacements du quotidien et dynamisera nos territoires.Envoyé depuis Yahoo Mail pour iPhone
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# MENERET VALERIE - Landiras

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:16:09
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre le trace de cette ligne nouvelle
**Contribution :**
Les constats des analyses de l'étude sont clairs et alarmants! Même les organisations environnementales abondent dans le sens de revoir la copie. Je ne suis pas contre les lignes nouvelles, je suis absolument contre ce trace qui met en danger l'avenir de nos masses d'eau, qui créé un risque supplémentaire au regard des feux de forêts. Je serai vigilante quant à l'avenir de cette voie et de ses conséquences et n'hésiterai pas à poursuivre l'état et LNSO si des désordres substantiels devaient donner lieux a dépenses importantes dans un avenir proche. Les mesures compensatoires sont loin d'être atteintes! et avant même cela, juste même pas mesurées à leur réel niveau.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.
**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:17:37
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Soutient Ligne Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Bonjour, Je soutiens la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse. Cette liaision est attendue depuis tres longtemps Elle permettra écologiquement d'éviter de prendre l'avion ou la voiture Ce projet est vital

pour le développement et l'attractivité du Sud-Ouest. Il renforcera les échanges économiques, facilitera les déplacements du quotidien et dynamisera nos territoires.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Gaelle - Mazères

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:20:13
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Absurdité de ce projet
**Contribution :**
Comment peut on encore en 2025 concevoir ce type de projet ? a l'heure où la biodiversité s'effondre et où l'urgence n'est certainement pas de la mettre un peu plus à mal. La vallée du Ciron représente un capital majeur à préserver. Ici en vallée du ciron et ailleurs comme au Pays basque, Une infrastructure linéaire telle que cette LGV causera des dommages sur des milieux naturels patrimoniaux et encore en bon état qui sont irréversibles et incompensables alors que la modernisation des lignes existantes, y compris au regard de leur impact sur la biodiversité (fragmentation des continuités et écologiques) devrait être une priorité. Par ailleurs prendre le train est devenu plus cher que l'avion, qui va prendre cette ligne ? Absurdité de À à Z Si le code de l'environnement est appliqué comme il se doit alors ce projet ne peut pas passer. Marre des passe droits a la solde de profits obscurs, c'est notre Terre à tous et ce sont à nos enfants qui vont crever de ce genre de décisions qui ne montre aucun égard pour la protection de la Vie à long terme.Faites appliquer le code l'environnement comme il se doit, ce projet ne présente pas la variante de moindre impact et il est incompensable il n'y a même pas de débat sur ces 2 points au minimum.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bock Justine - Casteljaloux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:22:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la LGV
**Contribution :**
Habitante d'un des départements concernés par la ligne LGV, je tiens à apporter ma contribution pour ceux qui ne veulent pas détruire notre environnement pour des profits et des gains de temps qui me semblent inutiles et dangereux pour la flore et la faune de nos si jolis départements. Je pense ne pas me tromper en disant que la majorité des habitants des campagnes concernées par ce projet sont contre. Nous voulons garder notre écosystème tel quel, nous avons besoin de nature et pas de bitume ou de rail, encore moins de déraciner des arbres, traverser des champs etc Merci de prendre en compte ma contribution j'espère sincèrement que le projet même s'il n'est pas abandonné sera mieux réfléchi pour éviter toute destruction. Cordialement
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# DUCHAMPS DOMINIQUE - Coimères

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:23:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** avis défavorable a la demande d'autorisation environnementale du projet GPSO
**Contribution :**
Même avec des aménagements, il est impossible de ne pas dénaturer la vallée du Ciron et celle des petits  ruisseaux comme le ruisseau de Homburens a Cazalis.Ces vallées sont sources de

biodiversité inestimable. Des lieux d'hivernage d'oiseaux comme les bécasses.Comment compenser des espaces d'hivernage ??
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Emma - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:26:25
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la LGV
**Contribution :**
Votre projet de LGV avance à toute vitesse sans prendre en considération les études environnementales menées, les avis des habitants impactés par ces années de travaux, son coût pharaonique  alors que notre gouvernement cherche à effectuer des économies pour notre pays.Nous ne voulons pas financer ce projet imposé. Nous souhaitons des trains du quotidien pour se rendre sur la métropole. Vous n'avez aucune écoute constructive. Vous foncez tête baissée.Nous n'en voulons pas !!!!!!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Anne - Cudos

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:31:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Lnso
**Contribution :**
Je vote contre la demande d autorisation environnementale  pour la lnso bx Toulouse pour les motifs suivants :Cout pharaonique du déploiement de ce projet au regard de l état des dépenses publiques de mon paysPas de rapport gagnant usagers/environnementLa dynamique du territoire se fera en multipliant l implantation d industries et de capacités d accueil pas en gagnant 1/4 heure de trajet
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Julien - Mios

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:32:43
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Enquête publique
**Contribution :**
Contre le projet lgv. Sans intérêt au vu de l'impact sur l'écosystème et les riverains présents sur la zone du projet
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# fleck monika - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:32:46
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** contribution à l'enquète PPVE
**Contribution :**
1- cette enquête numérique ne permet pas à toute la population de s'exprimer car toute le monde ne possède pas les outils, les informations pour s'exprimer.2- le projet n'exprime,pas l'obligation par le maître d'ouvrage du maintien  des fonctionnalités hydrologiques3- les relévés n'ont pas été conduits sur plusieurs saisons ce qui compromet la qualité des observations.'- la perte des zones impactées est immédiate alors que les compensations qui ne sont pas identiques s'étaleront sur plusieurs

années sans que l'on ne sache à l'avance si le résultat sera positif ou négatif.Pour toutes ces raisons avis défavorable
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Adrien - Martillac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:32:53
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je suis contre ce projet
**Contribution :**
Mon message ne vise pas à convaincre, je prends la critique du projet au vol, je veux juste exprimer un témoignage. À mon sens, à celui de beaucoup de gens autour moi, ce projet va nécessairement, quelle que soit les précautions éventuellement prises, bouleverser un écosystème très fragile, très précieux et unique dans notre région. Nous pensons que ce projet est porté par des intérêts économique à court et moyen termes et qu'il va à l'encontre des intérêts du vivants à court, moyen et long termes. Rien ne me désole plus que ces raisonnements aveugles et mortifères. À titre encore plus personnel, j'aimerais aussi dire que la vallée du Ciron et les bords du Ciron sont un refuge, que dis-je un paradis, pour mes proches et moi, notamment lors des épisodes caniculaires, où ils viennent offrir une respiration, de l'air pur, de l'eau fraîche malgré tout. Aucun équivalent n'existe dans la région, vous allez détruire quelque chose que vous ne savez pas (re)construire. Vous allez abimer encore un peu plus nos milieux de vie.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Alexandre Ferrieres

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:34:33
**Lieu de dépôt :** Par email
**Contribution :**
Madame, Monsieur,Habitant et chef d'entreprise de Montauban je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse. Ce projet est vital pour le développement et l'attractivité du Sud-Ouest. Il renforcera les échanges économiques, facilitera les déplacements du quotidien et dynamisera nos territoires.En favorisant le train, la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse permettra de réduire les émissions de CO? et d'alléger la circulation routière. C'est une écologie de la raison, celle qui conjugue progrès, mobilité et respect de l'environnement.Ce projet a été promis et attendu depuis trop longtemps. Il est temps de le réaliser. Le Sud-Ouest mérite une infrastructure moderne, durable et à la hauteur de son dynamisme.J'espère sincèrement que les promesses seront tenues et que ce projet sera lancé.Cordialement--Alexandre FERRIERES
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bambou Luna - Le Barp

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:38:36
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Mécontentement et alerte sur le projet
**Contribution :**
J’ai eu la chance de voir un combat de salamandres dans cette zone, première fois que j’assiste à un tel spectacle. C’est dire à quel point la faune y est présente et prospère. C’est une zone paisible et qui mérite qu’on la laisse ainsi. Une révision du projet s’impose.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Virginie Mondin

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:40:29
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Ligne Bordeaux -Toulouse
**Contribution :**
Je soutiens fortement cette nouvelle ligne Bordeauxâ?"Toulouse. Ce projet est vital pour le développement et l'attractivité du Sud-Ouest. Il renforcera les échanges économiques, facilitera les déplacements du quotidien et dynamisera nos territoires.Mondin Virginie06 47 ** ** **
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Michel - Beauziac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:41:28
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Refus du projet Ligne Nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse
**Contribution :**
La réalisation de cette nouvelle ligne compromet lourdement la valeur environnementale de notre région1 DES PERTES IRRÉPARABLESLa superficie impactée par les travaux occupe un secteur de première importance quant à la préservation de la biodiversité: les milliers d'hectares concernés par le projet comportent des zones refuges pour de nombreuses espèces des trois règnes (végétal, animal et fongique), des sols épargnés par l'agriculture/sylviculture conventionnelle et des réserves d'eau douce capitales pour l'avenir de notre alimentation. 2 UNE DÉVALORISATION DU PATRIMOINE ENVIRONNEMENTALLe tracé de la nouvelle LGV, en plus d'être une barrière pour la migration des espèces -tant saisonnière que liée au changement de climat- est aussi un obstacle aux déplacements quotidiens des riverains et vient donc aggraver les difficultés logistiques de "la diagonale du vide". Et, dans le paysage traditionnel qui, malgré ces difficultés, rendait notre région attractive pour les touristes et pour les candidats au repeuplement, la ligne ferroviaire est une incongruité, un véritable repoussoir.
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (STEPHANY Lea _odonates de l'Ourbise.pdf)
Document : STEPHANY Lea _odonates de l'Ourbise.pdf, page 1 sur 40

Université de Pau et des Pays de l'Adour
Collège Sciences et Technologies pour l'Energie et l'Environnement, Côte Basque

Master 1 Sciences de l'Eau - Année 2022-2023

**Léa STEPHANY**

# Variabilité du peuplement d'odonates sur le site Natura 2000 de l'Ourbise (FR7200738)



**Stage effectué du 01/03/2023 au 31/08/2023**
**dans le cadre de la première année de Master Sciences de l'Eau**

**Structure d'accueil** : SEPANLOG
**Tuteur de stage professionnel** : Elsa MAGOGA, Chargée de mission environnement, Natura 2000

*"Le présent rapport constitue un exercice pédagogique qui ne peut en aucun cas engager la responsabilité de l'Entreprise ou du Laboratoire d'accueil"*

**RÉSUMÉ**

L'impact de l'agriculture et des activités anthropiques sur les écosystèmes aquatiques n'est plus à prouver. Le remembrement (curage et endiguement des cours d'eau, suppression de nombreuses haies…) est grandement responsable de la dégradation du paysage et du fonctionnement des écosystèmes. Les odonates, organismes inféodés aux milieux aquatique (larves) et terrestre (imagos), sont utilisés comme indicateurs de la santé de ces écosystèmes. Ce travail apporte un premier éclairage sur l'impact du contexte environnemental sur les peuplements d'odonates de la Vallée de l'Ourbise, site Natura 2000 du Lot-et-Garonne (47). Ce cours d'eau de plaine traverse une vallée d'abord forestière dans sa partie amont, puis agricole dans sa partie aval. Les variations de richesse spécifique ont été testées entre ces deux zones du cours d'eau, sans pouvoir conclure sur une différence significative entre *l'amont* et *l'aval*. La prise en compte de variables de présence telles que la végétation aquatique, la présence de plans d'eau ou encore l'ouverture du milieu n'ont pas non plus permis de conclure sur un effet significatif de ces éléments sur la richesse spécifique. En revanche, la prise en compte des données d'occurrence des espèces a permis d'observer une légère différence dans les cortèges d'odonates entre les zones *amont* et *aval*. Cette information ouvre la discussion quant à la prise en compte de la diversité des espèces dans les analyses, et non pas seulement de la richesse spécifique. Un suivi sur plusieurs années pourrait apporter de nouvelles réponses à la question initiale, en se basant sur une base de données plus conséquente et en limitant l'effet météorologique lié à un suivi sur une seule année.

**MOTS-CLÉS** : Odonates, Natura 2000, Vallée de l'Ourbise, cours d'eau, contexte environnemental, richesse spécifique

Photographie en page de garde : Agrion de Mercure (*Coenagrion mercuriale*), Léa STEPHANY (2023)

**REMERCIEMENTS**

En premier lieu, je voudrais remercier Vincent Le Parc, directeur de la SEPANLOG, de m'avoir accueillie au sein de l'association.

Je voudrais ensuite remercier Elsa MAGOGA, ma maître de stage, chargée de mission environnement Natura 2000 à la SEPANLOG. Merci pour ton accompagnement, ta bienveillance et ta confiance tout au long de ce stage. Merci pour ces matinées, journées et soirées passées sur le terrain, toujours dans la bonne humeur (et l'humour). Grâce à toi, je sais marcher dans l'eau en faisant confiance à mes pieds.

Je tiens également à remercier toute l'équipe de la SEPANLOG et de la RNN de l'étang de la Mazière, merci pour votre accompagnement tout au long de ces six mois de stage. Je pense notamment à Marie et Simon, chargés de mission scientifique, avec qui nous avons partagé un bureau et de nombreuses sorties sur le terrain, et qui ont pris le temps de me conseiller dans la rédaction de ce rapport. À Julien, merci pour la découverte du volet animation.

J'aimerais remercier également Pierre, Nicolas, Aude, Coralie et Vincent pour l'accueil à la Réserve et les moments partagés.

Merci aux habitants de St-Julien, "*les Copains de l'Ourbise*", pour leur gentillesse et leur hospitalité. Jean-Daniel, merci pour ton sauvetage aux prés-secs et ta passion pour la nature.

Et enfin, Julie, merci d'avoir été une super coloc. Merci de m'avoir partagé tes sessions de terrain et de m'avoir accompagné sur les miennes, merci pour ta compagnie lors des soirées et des longs week-ends Lot-et-Garonnais. Et puis merci pour ta patience face à mes questions de statistiques et ton aide précieuse pour les analyses.

**AVANT-PROPOS**

La SEPANLOG, Société pour l'Étude, la Protection et l'Aménagement de la Nature en Lot-et-Garonne a été créée en 1971 dans un but de protection de l'environnement dans le département du Lot-et-Garonne. Elle est affiliée à la Fédération Régionale des associations de protection de la nature de la région Aquitaine (SEPANSO) ainsi qu'à France Nature Environnement (FNE).

La SEPANLOG est gestionnaire de nombreux sites et réserves naturelles : la Réserve Naturelle Nationale de l'étang de la Mazière (RNM), 4 sites Natura 2000 ainsi que l'Espace Naturel Sensible (ENS) du Rieucourt. Elle est également co-gestionnaire de la RNN de la Frayère d'Alose. Son expertise dans l'élaboration des documents d'objectifs (DOCOB) Natura 2000, des SCOT (Schéma de Cohérence Territorial), des PLU (Plan Local d'Urbanisme) ou encore des ABC Communaux lui permet de conseiller et de répondre aux sollicitations de nombreux organismes, entreprises ou encore collectivités territoriales. L'association participe également à de nombreuses commissions consultatives, ainsi qu'à des actions de sensibilisation dans le département auprès du grand public et des scolaires. Enfin, la SEPANLOG assure les inventaires habitats/faune/flore en réponse aux sollicitations des collectivités territoriales (Département, communautés de communes…), de l'Agence de l'Eau, de l'Office Français pour la Biodiversité ou encore d'entreprises.

## TABLE DES MATIERES


1. Introduction ..... 1
2. Matériel et méthodes ..... 3
   2.1. Le site d'étude : la Vallée de l'Ourbise ..... 3
   2.2. Odonates ciblées par l'étude ..... 5
   2.3. Présentation du protocole et choix des stations échantillonnées ..... 5
   2.4. Analyse des données ..... 7
      2.4.1. Analyse temporelle du peuplement odonatologique ..... 8
      2.4.2. Analyse spatiale du peuplement odonatologique ..... 8
3. Résultats ..... 10
   3.1. Analyse temporelle du peuplement odonatologique ..... 10
   3.2. Analyse spatiale du peuplement odonatologique ..... 11
4. Discussion ..... 14
   4.1. Analyse temporelle ..... 16
   4.2. Analyse spatiale ..... 17
   4.3. Perspectives ..... 18
5. Conclusion ..... 19
6. Bibliographie ..... 20

## TABLE DES ILLUSTRATIONS

### FIGURES

Figure 1 : Cartographie de la Vallée de l'Ourbise, son bassin versant apparaît en surbrillance et le périmètre Natura 2000 est délimité en rouge. ..... 3
Figure 2 : Cartographie des stations échantillonnées au sein du périmètre Natura2000 de la Vallée de l'Ourbise. Les stations de l'amont sont étiquetées en vert, celles de l'aval, en jaune. ..... 7
Figure 3 : Effectifs observés par familles/genres d'odonates ..... 10
Figure 4 : Courbe d'accumulation des espèces, au cours de la saison 2023 (Sessions 1 et 2). ..... 11
Figure 5 : AFC des données de présence/absence pour chaque espèce, en fonction des stations. Les stations sont représentées en orange, les espèces en bleu. Les dimensions 1 et 2 sont celles qui ont été retenues pour une visualisation optimale des données. ..... 13
Figure 6 : Classification hiérarchique des stations inventoriées ..... 14

### TABLEAUX

Tableau 1 : Dates d'échantillonnage suivant les recommandations du protocole STELI, pour la saison 2023 ..... 6
Tableau 2: Variables fixes testées pour le GLMM ..... 9
Tableau 3 : Résultats des calculs d'indices de diversité alpha sur l'ensemble des stations ..... 12

## LISTE DES ABRÉVIATIONS

- **DOCOB** : Document d'objectifs (Natura 2000)
- **EIC** : Espèce d'Intérêt Communautaire
- **ENS** : Espace Naturel Sensible
- **GLMM** : Modèle Linéaire Mixte Généralisé (Generalized Linear Mixed Model)
- **HIC** : Habitat d'Intérêt Communautaire
- **IPBES** : Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques
- **RNM** : Réserve Naturelle Nationale de l'étang de la Mazière
- **SEPANLOG** : Société pour l'Étude, la Protection et l'Aménagement de la Nature en Lot-et-Garonne
- **SEPANSO** : Société pour l'Étude, la Protection et l'Aménagement de la Nature
- **SOM** : Modèle d'Occupation d'Espèce (Analyses statistiques)
- **ZSC** : Zone Spéciale de Conservation

## CODES ESPÈCES UTILISÉS DANS CETTE ÉTUDE

An_imp : *Anax imperator*
Boy_ir : *Boyeria irene*
Cal_ha : *Calopteryx haemorrhoidalis*
Cal_sp. : *Calopteryx sp.*
Cal_vi : *Calopteryx virgo*
Cal_xa : *Calopteryx xanthostoma*
Ceri_ten : *Ceriagrion tenellum*
Cha_viridis : *Chalcolestes viridis*
Coe_cae : Coenagrion caerulescens
Coe_merc : Coenagrion mercuriale
Coe_orn : Coenagrion ornatum
Coe_puella : Coenagrion puella
Coe_scit : Coenagrion scitulum
Cor_bolt : Cordulegaster boltonii
Ena_cyat : Enallagma cyathigerum
Ery_lind : Erythromma lindenii
Gom_vulg : Gomphus vulgatissimus
Isch_eleg : Ischnura elegans
Lib_dep : Libellula depressa
Lib_ful : Libellula fulva
Lib_qua : Libellula quadrimaculata
Ony_for : Onychogomphus forcipatus
Ony_unc : Onychogomphus uncatus
Ort_alby : Orthetrum albistylum
Ort_brun : Orthetrum brunneum
Ort_canc : Orthetrum cancellatum
Ort_coer : Orthetrum coerulescens
Pla_acu : Platycnemis acutipennis
Pla_latip : Platycnemis latipes
Pla_pennip : Platycnemis pennipes
Pla_sp. : Platycnemis sp.
Pyr_nymp : Pyrrhosoma nymphula
Sym_sang : Sympetrum sanguineum
Trit_ann : Trithemis annulata

# 1. Introduction

Dans le contexte actuel où les notions « *d'érosion de la biodiversité* » ou encore de « *sixième extinction de masse* » (Barnosky et al., 2011; Cowie et al., 2022) sont fréquemment rencontrées, de nombreuses questions se posent quant à l'impact de l'activité humaine sur l'environnement. Le rapport de 2019 de l'IPBES (Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques) rapporte que les changements globaux se sont accélérés ces cinquante dernières années : plusieurs pratiques en sont à l'origine avec, en tête, la modification de l'utilisation des terres et des mers (Watson et al., 2019). Parmi les écosystèmes les plus impactés se trouvent les zones humides avec une perte estimée à 50% depuis le début du XX$^{ème}$ siècle et, pour cause principale, l'intensification de l'agriculture et de l'urbanisation (Davidson, 2014; Verhoeven & Setter, 2010). Milieux à forts enjeux écologiques et socio-économiques (Ramachandra et al., 2005), nombreux sont les services écosystémiques que fournissent les zones humides (Clarkson et al., 2013). À l'échelle mondiale, une prise de conscience collective sur leur fragilité a conduit à l'adoption en 1971 de la Convention de Ramsar relative aux zones humides d'importance internationale (Convention de Ramsar sur les zones humides, 2018). En France, face à ces constats, de nombreux Plans Nationaux d'Action (PNA) ont été mobilisés pour assurer ou rétablir un état de conservation favorable chez certaines espèces ou groupes d'espèces de faune et de flore sauvages pour lesquels le pays dispose d'une responsabilité importante (Ecologie.gouv, 2022). Ces mesures visent à soutenir des dispositifs déjà en place, ayant pour objectif d'enrayer l'érosion de la biodiversité comme le réseau Natura 2000, qui s'inscrit au centre d'une politique européenne de préservation des habitats et espèces d'intérêt communautaire (Natura 2000, s. d.).

Parmi les espèces lourdement impactés par la disparition des zones humides, les odonates sont largement représentés (IUCN, 2021). Divisés en deux sous-ordres : les anisoptères (libellules « vraies ») et les zygoptères (demoiselles), les odonates dépendent grandement des zones humides tout au long de leur vie (voir cycle de vie en Annexe 5). Du fait de l'adaptabilité de certaines espèces et de la sensibilité d'autres, les odonates sont reconnus comme des bioindicateurs de la qualité des milieux aquatiques et de la santé des zones humides (D'Amico et al., 2004; Samways & Steytler, 1996). Avec un total de 98 espèces, la France détient une responsabilité majeure dans la préservation des odonates (Houard & Vanappelghem, 2011; OPIE & SFO, 2012; Opie-odonates, 2021), d'autant plus que dix espèces présentes en France sont classées comme « d'intérêt communautaire » (EIC) selon la directive « Habitats Faune Flore » (Directive 92/43/CEE, 1992). Cette directive exige une réévaluation de leur état de conservation tous les 6 ans conformément à la réglementation. Ainsi, un premier Plan National d'Actions a vu le jour en 2010, renouvelé par la suite en 2020, afin de préserver les odonates de France et leurs habitats. Des déclinaisons à l'échelle régionale considèrent

aujourd'hui, au travers des Plan Régionaux d'Action en faveur des Odonates (PRAO), les espèces localement menacées (Bailleux & Soulet, 2013; Barneix et al., 2016).

Avec 72 espèces d'odonates recensées, l'ancienne région administrative Aquitaine (Départements 64 / 40 / 33 / 47 / 24) détient un patrimoine odonatologique parmi les plus importants de France (Barneix et al., 2016). La liste rouge des odonates d'Aquitaine publiée en 2016 rapporte que 15 % des espèces rencontrées dans la région sont menacées d'extinction (soit 10 espèces au statut de conservation défavorable), tandis que 6% sont dites « quasi-menacées » sur la base des critères de répartition géographique (Barneix et al., 2016). Parmi les départements qui composent l'ancienne région Aquitaine, le Lot-et-Garonne est caractérisé par un climat aux influences méridionales et atlantiques, conditionnant la présence de nombreux habitats et espèces patrimoniales. Les 60 espèces retrouvées dans le département lui donnent une importante responsabilité (Bailleux & Doré, 2022), exigeant un renforcement de la protection des zones humides et habitats aquatiques favorables aux odonates, mais aussi à toute la faune et la flore associées.

Dans cette démarche de préservation de la biodiversité, de nombreux sites Natura 2000 ont vu le jour dans le département, c'est le cas de la vallée de l'Ourbise (FR7200738 - OURBISE) (INPN, 2023b). Ce cours d'eau de plaine traverse, sur une vingtaine de kilomètres, une vallée d'abord forestière puis agricole. La partie amont, peu contrainte (serpentant en milieu landais), se distingue de l'aval, soumis à de nombreuses pressions anthropiques (contexte agricole de grandes cultures, endiguement, usage de produits phytosanitaires…). Afin d'évaluer l'état de conservation des populations d'odonates et le potentiel impact des activités humaines sur le peuplement, un inventaire avec un effort d'échantillonnage conséquent est mis en place en cette année 2023, selon le protocole normalisé STELI (Suivi Temporel des Libellules) (SFO et al., 2011).

L'objectif de ce travail consiste à récolter un maximum d'informations sur la phénologie des espèces et la composition des peuplements, mais également à évaluer le potentiel impact de l'agriculture et autres activités anthropiques sur les populations d'odonates de l'Ourbise. Pour cela, les populations des stations définies comme dans la partie "amont" (contexte forestier, moins contraint) seront comparées à celles de "l'aval" (en contexte agricole, anthropisé) au travers d'analyses statistiques et d'indices de diversité. La recherche de 4 espèces faisant l'objet d'une attention particulière dans le PRAO viendra compléter le travail d'inventaire général. Plusieurs questions relatives à la phénologie des espèces et au potentiel impact des activités anthropiques seront traitées dans ce rapport :

1. Existe-t-il des différences de richesse spécifique au cours de la saison ?
2. Existe-t-il des différences de diversité entre *l'amont* et *l'aval* ?
3. Quelles variables environnementales pourraient expliquer des variations de diversité entre les stations ?

## 2. Matériel et méthodes

### 2.1. Le site d'étude : la Vallée de l'Ourbise

***Localisation***

Située dans le département du Lot-et-Garonne, en Nouvelle-Aquitaine, la ***Vallée de l'Ourbise*** est un site classé Zone Spéciale de Conservation (ZSC) au titre de la directive Habitats (Directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages, 1992). Inscrit dans les propositions de sites à retenir dans les années 2000, le site de la Vallée de l'Ourbise est inscrit officiellement depuis le 15 septembre 2016 (Arrêté du 15 septembre 2016 portant désignation du site Natura 2000 L'Ourbise (zone spéciale de conservation), 2016) dans le réseau des sites Natura 2000 visant à assurer la survie à long terme des habitats et espèces d'intérêt communautaire (INPN, 2022). La cartographie ci-dessous présente la zone d'étude (Figure 1).

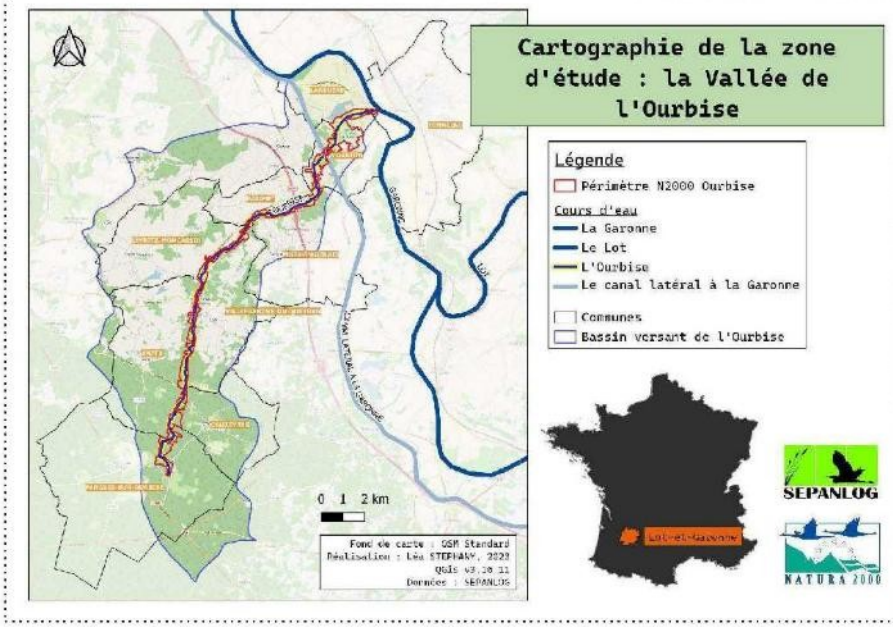



*Figure 1 : Cartographie de la Vallée de l'Ourbise, son bassin versant apparaît en surbrillance et le périmètre Natura 2000 est délimité en rouge.*

***Contexte hydrographique***

L'Ourbise est un cours d'eau de classe 4 (Sandre, 2023) affluent de la Garonne, prenant sa source sur la commune de Fargues-sur-Ourbise (47). Elle traverse dix communes sur un linéaire de 23,8 3

kilomètres, dont une zone où elle devient souterraine sur environ 1 km dans sa partie amont. L'Ourbise présente 4 affluents : les ruisseaux de Bécha, d'Anzex, de Courbian, et de La Gaulette (Sandre, 2023). La surface de son bassin versant s'étend sur 14 900 hectares (soit 149 km²), dont 766,5 ha sont inclus dans le périmètre Natura 2000 (SEPANLOG, 2017). Sa situation géographique, à l'interface entre les climats Méditerranéen et océanique, lui confère des caractéristiques climatiques particulières (Météo-France, 2023), d'autant plus qu'elle est alimentée presque exclusivement par les sources résurgentes issues du drainage des sables. Du fait d'un substrat géologique karstique, le mode d'alimentation est irrégulier et d'importants étiages sont notés certaines années (FDAAPPMA, 1999). L'eau fournie par ses affluents ne contribue pas significativement à son alimentation (SEPANLOG, 2009).

***Contexte socio-économique***

L'environnement rural au sein duquel évolue l'Ourbise peut être divisé en deux grands ensembles : « la Haute Ourbise » et « l'Ourbise Garonnaise » séparant le bassin versant en deux entités : la première forestière type Landais, et la seconde de type vallée de plaine, dans un environnement agricole (SEPANLOG, 2017). L'occupation des sols est donc partagée entre la sylviculture et l'agriculture. Depuis sa source et jusqu'à la commune de Villefranche-du-Queyran, l'Ourbise est entourée de grands ensembles forestiers naturels (aulnes, frênes et chênes) et plantés (exploitation de Pins maritimes (*Pinus pinaster* - Aiton, 1789). Au-delà de cette zone, le paysage devient fragmenté et presque exclusivement agricole avec de grandes cultures céréalières, des peupleraies et quelques prairies de fauche (FDAAPPMA, 1999). L'Ourbise est dans cette seconde partie, particulièrement contrainte et endiguée, par opposition à sa partie amont où elle déambule plus librement au sein de zones humides, généralement sous un couvert forestier. Une comparaison des habitats "types" est présentée en Figure 2.

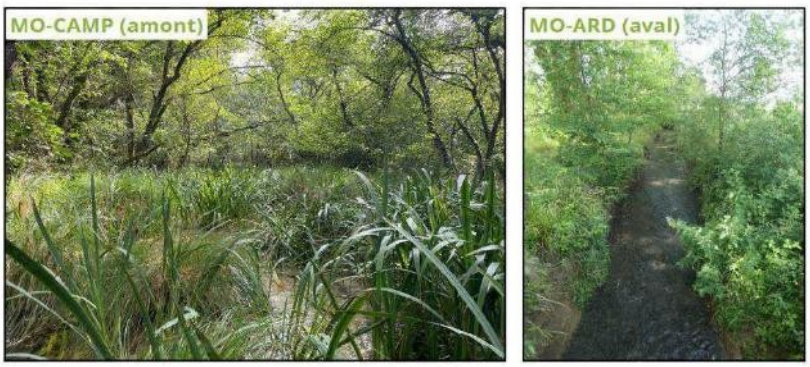



*Figure 2 : Comparaison des stations amont et aval*

***Espèces et habitats d'intérêt communautaire***

Une analyse des habitats et des espèces a été réalisée avant la désignation officielle du site dans le réseau Natura 2000. Parmi l'ensemble des habitats recensés sur la Vallée de l'Ourbise, deux sont référencés « Habitats d'Intérêt Communautaire » (HIC) : « Aulnaie frênaie riveraine » (code Natura 2000 : 91E0) et « Lacs eutrophes naturels, végétation du type magnopotamion » (code Natura 2000 : 3150) et neuf habitats sont considérés « remarquables ». Des espèces à enjeu fort de conservation ont été identifiées au moment de la rédaction du DOCOB sur la Vallée avec notamment 13 Espèces d'Intérêt Communautaire (EIC). Cette liste a été récemment actualisée avec de nouvelles EIC telles que la Cordulie à corps fin (*Oxygastra curtisii* Dale, 1834) et l'Agrion de Mercure (*Coenagrion mercuriale* (Charpentier, 1840)) avec un enjeu modéré ou encore le Gomphe de Graslin (*Gomphus graslinii* Rambur, 1842) avec un enjeu fort (SEPANLOG, 2009, 2017).

## 2.2. Odonates ciblées par l'étude

L'ensemble des prospections réalisées durant ce stage portent sur l'intégralité des espèces d'odonates, avec une attention particulière accordée aux cortèges propres aux ruisseaux et petites rivières, ainsi qu'aux zones de sources et têtes de bassins. Une liste des espèces attendues a été construite selon les cortèges proposés par le Cahier d'identification des Libellules de Boudot et al. (2019), et complétée par les précisions du rapport de 2022 sur les odonates de la RNM (Degeilh, 2022). Cependant, face aux recommandations citées dans le PNA (Houard, 2020) ainsi que dans le PRAO (Bailleux & Soulet, 2013), les prospections seront accentuées vers la recherche des 3 EIC suivantes : la **Cordulie à corps fin**, le **Gomphe de Graslin**, et l'**Agrion de Mercure**. Bien que non considérée comme EIC, la **Cordulie métallique** (*Somatochlora metallica* (Vander Linden, 1825)) bénéficiera également d'un effort de recherche particulier puisque son état de conservation en Aquitaine semble défavorable selon la liste rouge régionale (Barneix et al., 2016).

## 2.3. Présentation du protocole et choix des stations échantillonnées

Les préconisations relatives au protocole STELI (Suivi Temporel des Libellules) (SFO et al., 2011) font mention de la réalisation de 3 sessions d'inventaire sur l'ensemble de la saison odonatologique, entre mai et août, afin de garantir une pression d'observation suffisante et de couvrir les périodes de vol d'un maximum d'espèces. La première session doit être réalisée avant le 15 juin, la seconde entre le 15 juin et le 31 juillet, et la troisième doit se tenir après le 31 juillet. Au sein de chaque session, 3 passages d'une durée minimale de 30 minutes sont réalisés sur chaque site, et doivent être distants d'au maximum 15 jours. Le protocole exige une distance minimale de 500 mètres entre chaque station. Les dates choisies cette année sont présentées dans le Tableau 1.

*Tableau 1 : Dates d'échantillonnage sélectionnées selon les recommandations du protocole STELI, pour la saison 2023*

| Session 1 | | | Session 2 | | | Session 3 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| S1P1 | S1P2 | S1P3 | S2P1 | S2P2 | S2P3 | S3P1 | S3P2 | S3P3 |
| 22-26 mai | 29 mai- 2 juin | 5-9 juin | 26-30 juin | 3-7 juillet | 10-14 juillet | 31 juillet - 4 août | 7-11 août | 14-18 août |

Les prospections sont réalisées à vue, une paire de jumelles à mise au point rapprochée ou un appareil photo sont également utilisés. La capture avec un filet à libellules est parfois nécessaire pour l'identification en main de certaines espèces. Deux guides de terrain et une clé d'identification accompagnent les prospections : Le guide Delachaux des Libellules de France et d'Europe (Dijkstra & Lewington, 2007) , le Cahier d'identification des Libellules des éditions Biotope (Boudot et al., 2019) et la Clé simplifiée des Odonates de Nouvelle-Aquitaine (Sannier, 2023). Les effectifs et les comportements (ponte, tandem, etc..) sont notés pour chaque contact. Enfin, l'ensemble des prospections sont planifiées, dans la mesure du possible, lorsque les conditions météorologiques sont favorables à l'observation des odonates (vent faible, pas de pluie, ensoleillement important). Ces informations sont notées à chaque prospection afin d'être utilisées dans les analyses (Annexe 1).

L'inventaire réalisé dans le cadre du programme STELI est complété par des prospections aléatoires d'imagos en dehors des passages définis selon le protocole, mais aussi par la récolte d'exuvies, déterminées ex-situ à l'aide d'une loupe binoculaire et de la clé d'identification des exuvies de libellules de France (Doucet, 2016). Les prospections des exuvies de libellules permettent de prouver l'autochtonie d'une espèce sur une zone définie mais également de détecter des espèces discrètes et donc difficiles à observer au stade imago (Barbotte & Fuffoni, 2018).

La sélection des stations d'échantillonnage a été réalisée en tenant compte de plusieurs contraintes. Tout d'abord, l'accessibilité du cours d'eau varie grandement selon les secteurs : des berges peuvent être particulièrement abruptes, rendant difficile la proximité directe avec le cours d'eau, ainsi que la descente pour la recherche d'exuvies. D'autre part, le domaine terrestre adjacent au cours d'eau étant majoritairement d'ordre privé, le refus de certains propriétaires a limité le choix de certaines stations. Afin d'appliquer au mieux le protocole, le nombre de stations a été limité à 10 sites, répartis le long du cours d'eau équitablement entre l'amont et l'aval : ces sites se veulent représentatifs de la mosaïque des habitats afin de décrire au mieux le peuplement odonatologique du cours d'eau. L'ensemble de ces stations est représenté sur la cartographie ci-dessous (Figure 3).

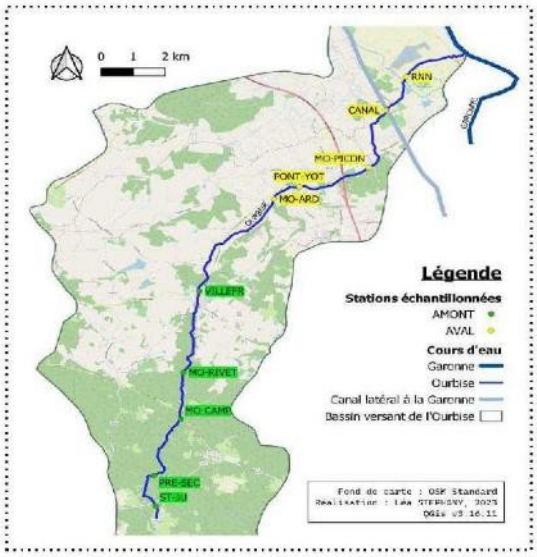



*Figure 3 : Cartographie des stations échantillonnées au sein du périmètre Natura2000 de la Vallée de l'Ourbise. Les stations de l'amont sont étiquetées en vert, celles de l'aval, en jaune.*

Sur chacune des 10 stations, des données environnementales propres à chaque site sont notées : ouverture du milieu, présence de végétation aquatique et présence d'un plan d'eau stagnant à proximité. Ces informations permettront de tester l'effet de variables environnementales sur la richesse spécifique.

## 2.4. Analyse des données

Afin de répondre aux différentes interrogations quant à la structure des communautés d'odonates de la vallée de l'Ourbise et de répondre aux objectifs cités dans l'introduction, l'analyse statistique sera composée de plusieurs parties. Dans un premier temps, une analyse temporelle présentera l'évolution de la richesse spécifique et des effectifs au cours de la saison odonatologique. Une analyse spatiale du peuplement sera ensuite effectuée au travers des indices de diversité alpha et bêta, de tests statistiques et d'un modèle linéaire mixte généralisé (GLMM). Enfin, une analyse des communautés permettra d'étudier les cortèges observés sur les différentes stations d'étude, et éventuellement de comparer les zones "amont" et "aval" de l'Ourbise. Toutes ces analyses devraient permettre de répondre à la problématique générale qui traite des variations de diversité entre l'amont et l'aval du cours d'eau. La dernière phase de terrain (session 3) se terminant le 18 août, elle n'a pas été prise en compte dans les résultats, donc seules les données des sessions 1 et 2 seront traitées dans ce rapport, afin de respecter les délais de rendu. Sauf indication contraire, toutes les analyses ont été réalisées sur le logiciel R for Windows v4.3.1 (R Core Team, 2023).

### 2.4.1. *Analyse temporelle du peuplement odonatologique*

L'analyse temporelle du peuplement odonatologique est réalisée en deux temps. La richesse spécifique totale (nombre d'espèces différentes observées) pour chaque passage est comptée et un test de comparaison de moyennes est utilisé afin de savoir si la distribution des données est la même dans les deux groupes (session 1, session 2). Les données sont indépendantes et l'hypothèse d'homoscédasticité est vérifiée mais le faible nombre de valeurs (3 pour chaque groupe) ne permet pas de tester la normalité. Les conditions orientent donc vers un test non paramétrique : le ***Test U de Mann-Whitney*** (Mann & Whitney, 1947; Wilcoxon, 1945). C'est la fonction *wilcox.test()* qui est utilisée. Le même test est effectué sur les effectifs totaux observés à chaque passage.

### 2.4.2. *Analyse spatiale du peuplement odonatologique*

***a- Par les indices de diversité***

Afin d'étudier les peuplements d'odonates de la zone d'étude, des indices de diversité sont utilisés. La **diversité alpha** qui se définit comme la diversité au sein d'un groupe d'espèces, lui-même défini par une unité de surface (INPN, 2023a) a été estimée à partir des indices suivants : richesse spécifique (S), indice de diversité de Shannon (H') (Shannon, 1949), indice d'équitabilité de Piélou (R) (Pielou, 1966), indice de dominance de Simpson (D) (Simpson, 1949) et estimateur Chao1 (Chao et al., 2004). La **diversité bêta**, qui met en évidence la variation de composition en espèces entre les sites dans une région donnée (Legendre, 2013) a été estimée à partir des deux indices suivants : l'indice Bêta Sorensen ($\beta_{So}$) (Sørensen, 1948) et l'indice Bêta Simpson ($\beta_{Si}$) afin de comparer l'amont et l'aval. L'ensemble des indices utilisés sont détaillés dans l'annexe 2.

Les données totales d'abondance pour chaque espèce et sur chaque station sont compilées dans une table de données sur Excel (Microsoft, 2021), puis importées sur le logiciel Past 4 (Hammer, 2020) pour le calcul des indices de diversité alpha. Seul le calcul de l'indice de Piélou a été réalisé sur Excel. La diversité bêta quant à elle, est calculée directement sur Excel à partir des données de présence/absence de chaque espèce, entre deux zones : l'amont et l'aval de l'Ourbise. La comparaison deux à deux de chaque station n'est pas réalisée car cela n'apporterait aucun élément de réponse à la problématique initiale.

Enfin, une analyse statistique va tenter d'apporter un élément de réponse à une des questions initiales, à savoir "Existe-t-il des différences de diversité entre *l'amont* et *l'aval* ?". C'est la richesse spécifique qui est utilisée comme indicateur de la diversité pour ce test. Du fait de la faible taille de l'échantillon (10 observations), le test de Shapiro permettant de tester la normalité n'est pas adapté, en revanche l'hypothèse d'homoscédasticité est testée et ne peut pas être rejetée par le test de Bartlett (Bartlett, 1937) (*p-value = 0.2933*). Ces conditions de non-normalité et d'homoscédasticité orientent donc l'analyse vers un test non paramétrique : le **Test U de Mann-Whitney**. Afin de compléter ce premier

test, la différence de richesse spécifique sera testée également entre les stations. Les conditions d'application étant validées (Test de Shapiro (normalité) : *p-value = 0.4757* ; Test de Levene (homoscédasticité) : *p-value = 0.8415*), une anova de type I est réalisée. Le test de Tukey HSD (fonction *TukeyHSD()*) est utilisé pour comparer les stations deux à deux et connaître celles dont la richesse spécifique diffère significativement.

***b- Par les données de comptage (richesse spécifique) entre l'amont et l'aval***

Les données de comptage (richesse spécifique) sont analysées par l'intermédiaire d'un "Generalized Linear Mixed Model" (GLMM), aussi appelé modèle linéaire mixte généralisé. Cette méthode statistique permet la prise en compte des variables environnementales conditionnant la présence et la détectabilité des espèces, tout en tenant compte du fait que les observations sont groupées au sein des différentes stations échantillonnées. Les variables testées sont présentées dans le tableau ci-dessous (Tableau 2). Les variables dites "de présence" sont particulièrement importantes puisqu'elles conditionnent la disponibilité en ressource alimentaire, l'habitat larvaire ou encore le lieu de ponte. Les variables dites "de détection" sont également importantes puisqu'en cas de fort vent, de pluie ou en l'absence de soleil, l'activité des odonates est largement réduite, voire nulle (Grand & Boudot, 2006). L'analyse est réalisée sur R Studio, avec la fonction *glmer()* issue du package "lme4" (Bates et al., 2015). Les packages "ade4" (Dray & Dufour, 2007) et "RVAideMemoire" (Hervé, 2023) sont installés pour la réalisation du GLMM. L'indépendance des résidus est testée avec la fonction *plot.resid()* (graphiquement) et l'homoscédasticité de ces derniers est testée via la fonction *overdisp.glmer()*. Enfin, la significativité de l'effet des variables est testée avec la fonction *Anova()*.

*Tableau 2: Variables fixes testées par le GLMM*

| Variables affectant la présence | | | | Variables affectant la détection | |
|---|---|---|---|---|---|
| ZONE | VGT_AQUATQ | OUVERT_MILIEU (%) | PROXIMITE_PLAN_EAU | VENT | TEMPERATURE (°C) |
| AMONT ; AVAL | OUI ; NON | 0-100% | OUI ; NON | 1 ; 2 ; 3 ; 4 | 16-20 ; 21-25 ; 26-30 ; 31-35 |

***c- Par une Analyse Factorielle des Correspondances***

Enfin, une Analyse Factorielle des Correspondances (AFC) est réalisée sur les données de présence-absence des espèces en fonction des stations échantillonnées. Cette analyse est réalisée sur R, avec les packages "ade4" et "factoextra" (Kassambara & Mundt, 2016). Un clustering est ensuite réalisé sur les stations.

## 3. Résultats

L'échantillonnage réalisé cette saison, selon le protocole STELI, a permis de recueillir 517 données au cours des sessions 1 et 2 sur la Vallée de l'Ourbise. Au total, 1786 odonates ont été observés (98% imago/immatures et 2% exuvies), pour une richesse spécifique de 27 espèces sur l'ensemble des 10 stations. Parmi ces espèces, la présence de *Coenagrion mercuriale*, espèce protégée et ciblée par les prospections, a été notée. Ces données ont été récoltées au travers de 60 sessions d'inventaire, réparties afin que chacune des 10 stations aient été inventoriées 6 fois, entre le 23 mai et le 14 juillet 2023. Comme expliqué précédemment, les données de la dernière session (session 3) réalisée entre le 31 juillet et le 18 août 2023 ne seront pas traitées dans ce rapport. L'ensemble des espèces observées ont été référencées dans un tableau, présenté en Annexe 3.

Parmi les données récoltées, 70% des effectifs correspondent aux Calopterygidae, 15% aux Platycnemididae, et enfin, les 15% restants correspondent aux autres zygoptères et aux anisoptères observés. Les effectifs détaillés sont donnés dans la figure ci-dessous (Figure 4).

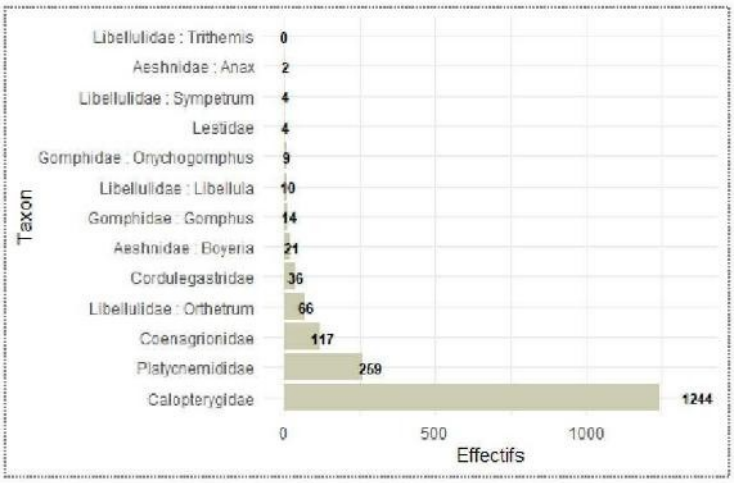



*Figure 4 : Effectifs observés par familles/genres d'odonates*

### 3.1. Analyse temporelle du peuplement odonatologique

Le test de comparaison de la richesse spécifique (S) de chaque passage entre les sessions 1 et 2 n'étant pas significatif (Test U de Mann-Whitney ; p-value = 0.0636), cela signifie que celle-ci ne diffère pas significativement entre la session 1 (22 mai - 9 juin) et la session 2 (26 juin - 14 juillet). Autrement dit, en moyenne, autant d'espèces ont été contactées lors de la première et de la seconde session. Le même test réalisé sur les effectifs conduit à la même conclusion : pas de significativité (Test U de Mann-Whitney ; p-value = 0.1). En revanche, comme le montre la courbe d'accumulation

des espèces ci-dessous (Figure 5), le nombre d'espèces augmente tout au long de la saison, en effet, toutes n'ont pas été contactées dès la première session. Chaque passage au sein d'une session a également permis d'augmenter le nombre d'espèces contactées.

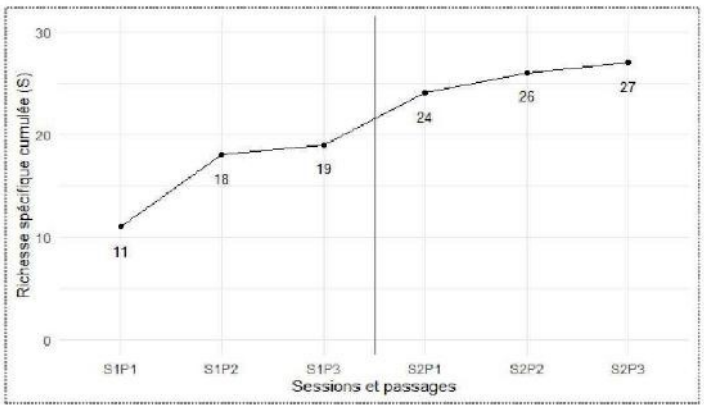



*Figure 5 : Courbe d'accumulation des espèces, au cours de la saison 2023 (Sessions 1 et 2).*

### 3.2. Analyse spatiale du peuplement odonatologique

***a- Indices de diversité***

Les indications fournies par les indices de **diversité alpha** entre les stations (Tableau 3), permettent de noter de la variabilité entre les stations au niveau de la richesse spécifique (S), qui varie entre 7 et 16 espèces, avec un minimum pour ST-JU et CANAL, et un maximum pour la station PRE-SEC. Le calcul de l'indice de Shannon (H') sur chaque station fait état d'une diversité globalement importante (min : 1,104 sur MO-CAMP ; max : 2,215 sur PRE-SEC). L'indice de Piélou (R) ajoute que sur la majorité des stations, le peuplement est plutôt homogène, avec une répartition des espèces généralement équilibrée (majorité des valeurs supérieures à 0,5). Conclusion que vient appuyer l'indice de dominance de Simpson (D), compris entre 0 et 0,5, attestant d'une dominance de certaines espèces assez limitée. La plupart des stations semblent donc présenter un peuplement relativement équilibré, avec peu d'espèces dominantes. Enfin, l'estimateur de Chao 1 indique que globalement, la majeure partie des espèces semblent avoir été observées sur chaque site. Sur la station PRE-SEC, par exemple, seules 2 espèces n'auraient pas été détectées selon l'estimateur (16 observées, contre 18 estimées), tandis que sur la station PONT-YOT, la valeur estimée est identique au nombre d'espèces observées (7 observées, contre 7 estimées), ce qui signifie que toutes les espèces auraient été détectées.

*Tableau 3 : Résultats des calculs d'indices de diversité alpha sur l'ensemble des stations*

| STATIONS | ST-JU | PRE-SEC | MO-CAMP | MO-RIVET | VILLEFR | MO-ARD | PONT-VOT | MO-PICON | CANAL | RNN |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **S** | 7 | 16 | 10 | 13 | 12 | 9 | 7 | 8 | 7 | 12 |
| **H'** | 1,135 | 2,215 | 1,104 | 2,032 | 1,611 | 1,655 | 1,185 | 1,209 | 1,417 | 1,844 |
| **R** | 0,583 | 0,799 | 0,479 | 0,792 | 0,648 | 0,753 | 0,609 | 0,581 | 0,728 | 0,742 |
| **D** | 0,413 | 0,149 | 0,530 | 0,183 | 0,366 | 0,231 | 0,454 | 0,385 | 0,305 | 0,223 |
| **Chao1** | 8,0 | 18,0 | 10,7 | 16,0 | 15,0 | 12,0 | 7,0 | 8,5 | 7,2 | 12,3 |

Lorsque les stations sont intégrées comme appartenant aux zones "amont" et "aval", la richesse spécifique (S) est plus élevée en *amont* (24, contre 19 en aval). En revanche, les indices de Shannon (H') et de Piélou (R) ne diffèrent que très peu entre les deux zones, la diversité spécifique est élevée dans les deux cas (H' proche de 2), avec des peuplements plutôt homogènes ($R \simeq 0,6$). L'indice de dominance de Simpson ne diffère que très peu entre les deux zones (0,245 en amont ; 0,208 en aval). Enfin, l'estimateur de Chao1 indique que 5 espèces n'auraient pas été détectées sur l'ensemble des espèces observées sur la zone amont (24 observées, contre 29 estimées), tout comme sur la zone aval (19 observées, contre 24 estimées).

Pour finir, les indices de **diversité bêta** entre *l'amont* et *l'aval* apportent de nouvelles informations, l'indice bêta Sorensen présente une valeur faible ($\beta_{So}=0,250$), indiquant un grand nombre d'espèces communes aux deux sites et donc peu d'espèces propres à *l'amont* ou à *l'aval*. L'indice bêta Simpson est également très faible ($\beta_{Si}=0,158$), il permet de conclure sur un taux de remplacement très faible, donc un fort taux d'emboîtement. La conclusion est la même, beaucoup d'espèces sont retrouvées dans les deux zones.

Le test statistique effectué sur les données de richesse spécifique sur chaque station indique que celles-ci ne diffèrent pas significativement selon si la station se trouve dans la zone *amont* ou *aval* du cours d'eau (*Test U de Mann-Whitney ; p-value = 0.2933*). La conclusion est la même lorsque les effectifs sont pris en compte, ils ne diffèrent pas significativement entre *l'amont* et *l'aval* (*Test U de Mann-Whitney ; p-value = 0.1831*). En revanche, lorsque les variations de richesse spécifique sont testées à l'échelle de la station, sans tenir compte de leur appartenance à la zone *amont* ou *aval*, le résultat de l'ANOVA indique une différence significative entre les stations (*Anova de type I : p-value = 0.0048*). La réalisation du test post-hoc de Tukey indique une différence significative entre les stations PRE-SEC etCANAL (*Tukey : p-value = 0.007*) et PRE-SEC et ST-JU (*Tukey : p-value = 0.027*).

***b - Analyse des données de comptage par les GLMM***

Deux GLMM (Modèle Linéaire Mixte Généralisé) ont été créés afin de tester respectivement l'effet des variables de présence (zone ; végétation aquatique ; ouverture du milieu (%) ; plan d'eau stagnant à proximité) et de détection (vent ; température ; semaine) sur la richesse spécifique en odonates. Aucun de ces modèles ne donne de résultat significatif (*Test de Vald : p-value>0.05 pour l'ensemble des variables testées*), en d'autres termes, ni la présence de végétation aquatique, ni l'ouverture du milieu, ni la présence d'un plan d'eau à proximité, ni le vent, la température ou la semaine d'inventaire ne permettent d'expliquer, dans cette étude, les variations de richesse spécifique.

***c- Analyse multivariée des données de présence-absence des espèces sur les stations***

L'AFC réalisée sur les données de présence-absence de l'ensemble des espèces observées (voir Annexe 3), en fonction des sites (Figure 6), a permis de voir que les stations RNN et PRE-SEC sont très nettement différentes de toutes les autres. Elles contribuent respectivement à la formation des axes 2 et 1. Un certain nombre d'espèces sont propres à ces deux sites, ou communes aux deux, tout en étant absentes des autres stations. C'est notamment le cas de *Enallagma cyathigerum* (Brullé, 1832) et *Platycnemis acutipennis* Selys, 1841 pour la station RNN, *Coenagrion scitulum* (Rambur, 1842), *Libellula quadrimaculata* Linnaeus, 1758 et *Libellula depressa* Linnaeus, 1758 pour la station PRE-SEC, et enfin, *Orthetrum albistylum* (Selys, 1848) et *Chalcolestes viridis* (Vander Linden, 1825) qui sont communes aux deux stations mais absentes des autres.

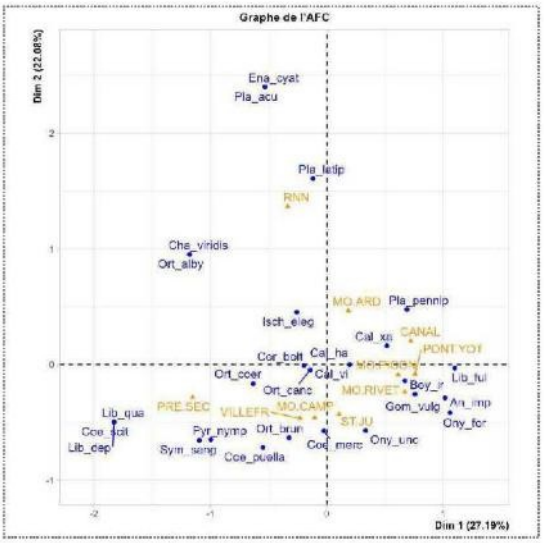



*Figure 6 : AFC des données de présence/absence pour chaque espèce, en fonction des stations. Les stations sont représentées en orange, les espèces en bleu.*

Un clustering (Figure 7) regroupant entre elles les stations présentant le moins de différences quant aux espèces qu'elles recensent a permis de faire ressortir plusieurs groupes. La première séparation de cette classification forme 2 groupes principaux, séparant les stations *amont* et *aval*. Seule la station MO-RIVET n'apparaît pas dans le groupe auquel elle devrait être rattachée (amont). Au sein de chaque groupe respectif, un second niveau permet de détacher les stations PRE-SEC et RNN des autres.

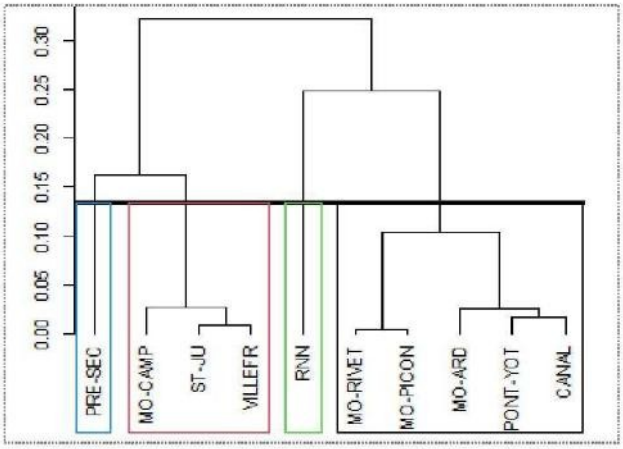



*Figure 7 : Classification hiérarchique ascendante des stations d'étude*

## 4. Discussion

L'objectif de cette étude était de déterminer s'il existe des variations de diversité spécifique entre les peuplements d'odonates de l'amont et de l'aval de l'Ourbise, du fait de la nette différence de contexte environnemental entre les deux zones. Les prospections réalisées pendant près de 3 mois ont contribué à la création d'une base de données apportant de nombreuses informations sur la composition des populations de l'Ourbise. Au vu des analyses réalisées sur cette première année d'inventaire, il est possible de dire que l'Ourbise est un cours d'eau qui abrite une diversité d'odonates importante, une grande partie du cortège attendu a été observé (voir Annexe 3), avec des variations d'effectifs et de richesse spécifique entre les stations.

Il est admis que la météorologie peut conditionner la saison odonatologique, comme l'indique un rapport du Conservatoire des Sites Lorrains & Société Lorraine d'Entomologie de 2012, "il faut intégrer chaque année les effets climatiques qui influencent une (dé)synchronisation ou des retards/avances d'émergences". Lorsque la saison 2023 est regardée dans son ensemble, le printemps pluvieux (entre 60 et 80 mm de pluie par mois, entre avril et juillet (InfoClimat, 2023)) et les

nombreux épisodes orageux ont impacté la phénologie des odonates. Des échanges avec d'autres naturalistes ont confirmé que l'année 2023 était tardive dans le département, avec une phénologie des espèces décalée temporellement d'au moins deux semaines par rapport aux années précédentes (Elsa Magoga, communication personnelle, août 2023). Lors de sessions aléatoires, par temps pluvieux, beaucoup d'individus émergents ont été observés avec des malformations. Autre constat, si les Calopteryx et les Platycnemis (relativement opportunistes) ne sont pas pris en compte, très peu de zygoptères ont été observés cette année, en particulier lors de la seconde session (entre le 26 juin et le 14 juillet) où deux fois moins d'observations ont été réalisées par rapport à la première session. Parmi les Platycnemis, des effectifs largement inférieurs aux années précédentes ont été observés (Elsa Magoga, communication personnelle, août 2023). Ce constat amène à se demander si les zygoptères ne sont pas plus impactés que les anisoptères par les épisodes orageux et les fortes pluies.

Sur les 4 espèces citées dans le matériel et méthode comme bénéficiant d'un effort particulier de recherche pendant cette étude, seule une a été observée : l'Agrion de Mercure (voir Fiche espèce en Annexe 4). Ce zygoptère occupe des habitats lotiques, au courant faible à modéré, bien oxygénés, et sur lesquels la végétation aquatique est riche et vivace, et l'exposition au soleil importante (Bartolucci, 2018). Du fait d'une certaine plasticité, il peut être observé sur des cours d'eau temporaires ou stagnants, mais ces observations ne concernent que des imago (Bartolucci, 2018). En effet, les larves ne supportent pas les assecs et sont sensibles à la qualité de l'eau et à la structure de l'habitat. Une pollution agricole, un fauchage ou un piétinement, associé à une fermeture du milieu peuvent être néfastes au maintien d'une population (INPN, s. d.). Il semble donc cohérent que dans cette étude, la plupart des observations d'Agrion de Mercure aient été réalisées sur les 5 stations de l'amont, plus faiblement impactées par l'agriculture intensive et les activités humaines en général. Aucune exuvie de cette espèce n'a été trouvée sur les lieux où les imago ont été observés. Cependant, un imago à été observé lors de la première session sur la station MO-PICON, dans la partie *aval*. Même si une étude montre que des déplacements d'imagos ont pu être mis en évidence dans de très rares cas jusqu'à 4,5 kilomètres (Hassall & Thompson, 2012), la distance moyenne de dispersion ne dépasse généralement pas 1 km (Purse et al., 2003). De plus, la station la plus proche sur laquelle cette espèce est connue se trouve à plus de 7 kilomètres en suivant le linéaire du cours d'eau. Cet individu pourrait alors appartenir à une population relictuelle, autrefois connue sur les biefs du moulin (données Natura 2000). En effet, le milieu environnant étant relativement bien préservé, avec une prairie entourée de boisements, il constitue un espace intéressant pour l'alimentation ou la maturation, enclavé dans un contexte agricole. Cependant, de mauvaises conditions météorologiques, des périodes d'assec (en 2022 (com. pers. Elsa MAGOGA) et juillet 2023), ainsi qu'un manque de fauche de la prairie depuis quelques années pourraient avoir fortement impacté la population. En effet, l'Agrion de Mercure est une espèce exigeante (notamment pour ses habitats larvaires) qui n'apprécie

pas une végétation rivulaire trop haute et trop dense (Purse et al., 2003), ni les assecs. En dehors de cela, l'environnement ne semble pas avoir évolué en défaveur de l'espèce sur cette station et des prospections ciblées pourraient permettre de confirmer la présence d'un noyau de population afin d'orienter les pratiques de gestion et de favoriser son maintien. Face aux recommandations du PRAO, si les données d'Agrion de Mercure avaient été plus conséquentes, l'idée aurait été de réaliser une analyse par la méthode du "Site Occupancy" à l'aide du logiciel PRESENCE (D. MacKenzie & Amphibian Research and Monitoring Initiative, 2012). Cette méthode est utilisée pour analyser de manière plus détaillée l'occupation des sites par une espèce (Gourmand, 2013; D. I. MacKenzie et al., 2006). Autrement appelé « Modèle d'Occupation d'Espèce » (SOM), elle permet de prendre en compte les variations dans la **détection** et dans **l'occupation** (présence/absence) d'une espèce cible, et ainsi estimer son schéma de présence. Le principe du SOM repose sur deux règles. Lorsqu'une espèce est détectée, alors il peut être noté avec certitude qu'elle est présente sur le site, tandis que lorsqu'une espèce n'est pas détectée pendant un inventaire, deux explications sont possibles : une absence réelle de l'espèce sur le site, ou bien une non-détection de la part de l'observateur lors de son passage. L'Agrion de Mercure est un zygoptère de petite taille, si la population ne comporte que quelques individus, sa présence peut rapidement passer inaperçue, d'où l'intérêt de ce type d'analyse. Le nombre restreint de stations (n=10) suivies cette saison aurait été un biais important à prendre en considération lors de l'analyse par la méthode du « *Site occupancy* », puisque les auteurs préconisent un nombre de stations supérieur à 30. Une réflexion passant par ce type d'analyse pourrait ainsi être menée sur le territoire afin d'améliorer les connaissances sur l'espèce.

### 4.1. Analyse temporelle

L'analyse temporelle des peuplements d'odonates de l'Ourbise a permis de mettre en évidence l'intérêt de réaliser plusieurs sessions, et donc de poursuivre l'inventaire tout au long de la saison. En effet, chez les odonates, la période de vol de toutes les espèces ne se chevauche pas, ainsi, certaines espèces précoces n'auraient pas été détectées au mois de juillet, tandis que des espèces tardives ne l'auraient pas été en juin. Dans le cadre de cette étude, les résultats ne montrent pas de différence significative de richesse spécifique entre les sessions 1 et 2, mais si l'analyse temporelle avait pu être réalisée à partir de l'occurrence (et non la richesse spécifique), le résultat aurait sûrement été différent, du fait du remplacement des espèces précoces par les espèces tardives. La courbe d'accumulation des espèces présentée dans les résultats permet également de mettre en évidence l'intérêt de faire plusieurs passages au sein d'une même session. Les conditions météorologiques bénéfiques aux odonates sont relativement strictes (Bailleux et al., 2017), et un passage réalisé dans des conditions défavorables (vent fort, peu d'ensoleillement...) peut largement biaiser l'image du peuplement, d'où l'intérêt de répéter les passages.

## 4.2. Analyse spatiale

L'analyse spatiale avait pour objectif d'étudier la diversité spécifique de chaque station, de comparer les stations de l'amont à celles de l'aval, et de savoir quelles variables environnementales peuvent affecter la richesse spécifique observée. Les indices de diversité ont permis d'évaluer précisément la composition des peuplements de chaque station. Au sein de chacune d'entre elles, les peuplements se sont révélés plutôt homogènes et équilibrés, mais des variations de richesse spécifique ont été notées entre ces dernières. Les estimations fournies par l'indice de Chao1 prouvent que l'effort d'échantillonnage a été globalement suffisant sur chaque station, avec peu d'espèces qui n'auraient pas été détectées. Lorsque les stations sont regroupées en amont et aval, très peu de différences de diversité sont notées, la zone amont se démarque seulement par une richesse spécifique plus élevée, plutôt attendue du fait d'un environnement favorable aux odonates en termes d'habitats, de courant lent, de végétation aquatique et de zones humides relativement préservées. Le test effectué sur la richesse spécifique n'a en revanche montré aucune différence significative entre les deux zones. Ces informations sont complétées par les résultats des indices de diversité bêta, en effet, un fort emboîtement est noté entre les zones amont et aval, avec tout de même un léger remplacement indiquant que certaines espèces ne sont retrouvées que dans l'une ou l'autre des deux zones.

L'AFC réalisée sur les données de présence/absence des espèces a permis de dissocier les stations RNN et PRE-SEC des autres. En effet, ces deux sites sont tous deux particuliers, pour diverses raisons. Tout d'abord, la station RNN est fortement liée à la proximité de la Réserve Naturelle Nationale de l'étang de la Mazière, riche de plusieurs plans d'eau stagnants et d'une importante mosaïque d'habitats ouverts et favorables aux odonates, et protégés. Ce site présentait une richesse spécifique de 31 espèces en 2022 (Degeilh, 2022). Parmi ces espèces, nombreuses sont celles qui dépendent des milieux stagnants et qui utilisent les habitats alentour pour leur maturation ou leur alimentation. Une partie des imagos observés sur la station RNN sont donc potentiellement en transit, mais ne dépendent pas strictement de l'Ourbise pour leur cycle de vie. La station PRE-SEC se distingue également des autres par sa singularité, en effet, l'Ourbise serpente librement au sein de divers habitats : une pinède d'exploitation, un boisement mixte naturel et une zone humide fortement exposée au soleil. Aucune contrainte anthropique ne venant perturber son lit mineur, de nombreuses zones d'eau stagnante se forment, attirant de nombreuses espèces inféodées à ce type de milieu. Au vu de la répartition des autres stations sur l'AFC et sur la première séparation de la classification hiérarchique, il semblerait que les stations de l'amont, par leur composition spécifique, se ressemblent entre elles plus qu'elles ne ressemblent à celles de l'aval. Une seconde information pourrait être extraite de la classification hiérarchique. En effet, lorsque les stations RNN et PRE-SEC sont exclues, les deux groupes restants se différencient par la présence ou au contraire l'absence d'un point d'eau

stagnant à proximité directe. Ce type de milieu a tendance à diversifier les inventaires, en ajoutant des espèces inféodées aux mares, au cortège habituel des petits cours d'eau et zones de source.

La dernière partie de cette analyse spatiale avait pour objectif de tester l'effet de plusieurs variables environnementales sur la richesse spécifique en odonates. Chaque session a été accompagnée d'une description précise des conditions météorologiques en temps réel, permettant *a priori* d'évaluer leur effet potentiel sur la diversité et le nombre d'odonates observés. Or, les résultats du GLMM prenant en compte les variables pouvant avoir un effet sur la détection des odonates n'ont permis de faire ressortir aucun effet du vent ou de la température de l'air. Ces résultats pourraient s'expliquer par le fait que les prospections ont été programmées, autant que possible, lorsque les conditions étaient les plus optimales. Très peu de données rapportent ainsi des conditions de vent fort ou de basse température, pouvant diminuer le nombre d'odonates (et d'espèces) observés. En ce qui concerne les variables associées à la présence d'une espèce, la conclusion est la même, aucun effet significatif de ces variables ne ressort. Dans cette étude, les variations de richesse spécifique ne semblent donc pas s'expliquer par les variables environnementales conditionnant la présence des odonates telles que l'ouverture du milieu, la présence de végétation aquatique ou d'un plan d'eau stagnant à proximité. Cependant, l'analyse a été réalisée uniquement sur la richesse spécifique, et comme expliqué précédemment, le nombre d'espèces peut rester le même, mais les espèces en elles-mêmes peuvent se remplacer. Ce résultat ne permet donc pas d'affirmer que ces variables environnementales n'ont pas d'effet sur le peuplement, il est seulement possible de dire qu'elles n'ont pas d'effet sur le nombre d'espèces. Il est connu que des espèces comme le Cordulégastre annelé (*Cordulegaster boltonii*) apprécie les cours d'eau bien oxygénés à fond sableux, même peu ensoleillés (MNHN, 2023), tandis que l'Agrion de Mercure (*Coenagrion mercuriale*) a besoin de zones très exposées au soleil et de végétation aquatique (MNHN & OFB, 2023). Un même nombre de contacts peut être comptabilisé dans chaque zone, cela ne veut pas forcément dire qu'il s'agit des mêmes espèces. Cette absence de significativité dans les résultats du modèle pourrait également s'expliquer par un manque de variables environnementales. Une prise en compte des données météorologiques tout au long de la semaine qui précède un passage pourrait expliquer des variations dans les observations, le protocole STELI recommande d'ailleurs trois jours de météo favorable avant une prospection. Or, les orages et la pluie souvent imprévisibles ont, certaines semaines, considérablement réduit la fenêtre de terrain, ne permettant pas de respecter systématiquement la recommandation.

### 4.3. Perspectives

L'utilisation d'un indice d'évaluation de la qualité physique d'un habitat, comme le RHS (River Habitat Survey) aurait pu s'avérer utile pour la prise en compte du degré de modification du



Document : STEPHANY Lea _odonates de l'Ourbise.pdf, page 26 sur 40

Page 995 / 1720.
PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE Sur la demande d'autorisation environnementale relative aux investigations préalables à la réalisation de la Ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse

cours d'eau (*River Habitat Survey*, 2012). Ensuite, une seule année d'inventaire ne suffit que très rarement à tirer des conclusions statistiques valables, d'autant plus qu'une partie de l'inventaire de cette année n'a pas été pris en compte dans l'analyse, du fait des contraintes de date de rendu. Un travail reconduit sur plusieurs années permettrait de confirmer, ou non, la présence/absence de l'ensemble des espèces observées, et de poursuivre les recherches des espèces ciblées par le PRAO. Cela pourrait également permettre de limiter le biais lié à l'effet météorologique puisque celui-ci influence grandement le déroulement de la saison odonatologique. Enfin, un effort plus important de recherche des exuvies pourrait également permettre de calculer un indice d'autochtonie afin de confirmer que les espèces observées sont bien inféodées au cours d'eau. Même si ce travail n'a pas réellement mis en évidence de nette différence de diversité entre l'amont et l'aval du cours d'eau, il nous amène à envisager un suivi sur plusieurs années afin de proposer de nouvelles mesures de gestion dans ce contexte Natura 2000 de conciliation entre préservation des espèces et des activités humaines. De nouvelles interrogations s'ouvrent également sur les populations d'Agrion de Mercure, un travail plus affiné sur l'espèce ciblant l'ensemble des milieux potentiels pourrait être envisagé.

## 5. Conclusion

Cette étude a permis de montrer que la richesse spécifique ne diffère pas significativement entre les deux sessions réalisées entre la fin du mois de mai et le mois de juillet 2023. En revanche, la phénologie des espèces a bien été soulignée avec un certain remplacement d'espèces au cours de la saison. Les résultats ont également mis en avant que la richesse spécifique ne diffère pas significativement entre les zones *amont* et *aval*, et que les variables de présence et de détection testées n'ont pas d'effet significatif sur cette dernière. En revanche, dès que l'occurrence des espèces est prise en compte, les cortèges semblent montrer de la variabilité, avec un effet de l'appartenance de la station à la zone *amont*, ou *aval*. Cette distinction se révèle cohérente avec le ressenti de terrain, les stations de *l'amont* proposant des habitats bien plus favorables aux odonates que celles de *l'aval*. Une étude plus ciblée sur une liste d'espèces sensibles aux perturbations anthropiques pourrait apporter de nouveaux éléments de réponse. Enfin, une prise en compte systématique de l'occurrence, et non pas de la richesse spécifique pourrait apporter de nouveaux éclairages à la question, à condition que les suivis puissent être répétés sur plusieurs années afin de limiter l'effet météorologique observé cette saison, et d'obtenir une solide base de données. Suite à cette étude, il serait intéressant d'envisager un travail sur le long terme afin d'évaluer l'état des populations d'Agrion de Mercure, et d'améliorer les connaissances sur l'ensemble des autres espèces afin de proposer des mesures de gestion dans ce contexte Natura 2000.

## 6. Bibliographie


Bailleux, G., Couanon, V., Gourvil, P.-Y., & Soulet, D. (2017). *Pré-atlas des odonates d'Aquitaine Synthèse des connaissances 1972-2014* (p. 117). CEN Aquitaine - LPO Aquitaine.

Bailleux, G., & Doré, F. (2022). *Enjeux odonatologiques sur le territoire du Lot-et-Garonne* (p. 29). Conservatoire d'espaces naturels de Nouvelle-Aquitaine.

Bailleux, G., & Soulet, D. (2013). *Déclinaison régionale du Plan National d'Actions en faveur des Odonates : Aquitaine.* (p. 167). https://prao.cen-aquitaine.org/wp-content/uploads/2018/03/PRAO_Aquitaine_Version_finale.pdf

Barbotte, Q., & Fuffoni, A. (2018). Réflexion sur l'utilisation de l'autochtonie des Odonates à différentes échelles. *Bourgogne-Franche-Comté Nature*, *27*, 277-290.

Barneix, M., Bailleux, G., & Soulet, D. (2016). *Liste rouge régionale des odonates d'Aquitaine* (p. 40). https://prao.cen-aquitaine.org/a-5-liste-rouge-des-odonates-daquitaine/

Barnosky, A. D., Matzke, N., Tomiya, S., Wogan, G. O. U., Swartz, B., Quental, T. B., Marshall, C., McGuire, J. L., Lindsey, E. L., Maguire, K. C., Mersey, B., & Ferrer, E. A. (2011). Has the Earth's sixth mass extinction already arrived? *Nature*, *471*, Article 7336. https://doi.org/10.1038/nature09678

Bartlett, M. S. (1937). Properties of Sufficiency and Statistical Tests. *Proceedings of the Royal Society of London. Series A, Mathematical and Physical Sciences*, *160*(901), 268-282.

Bartolucci, J.-C. (2018). *Amélioration des connaissances sur la répartition de l'Agrion de Mercure (Coenagrion mercuriale) en Lot-et-Garonne* (p. 53 pp + annexes). Conservatoire d'espaces naturels d'Aquitaine.

Bates, D., Mächler, M., Bolker, B., & Walker, S. (2015). Fitting Linear Mixed-Effects Models Using lme4. *Journal of Statistical Software*, *67*, 1-48. https://doi.org/10.18637/jss.v067.i01

Boudot, J.-P., Doucet, G., & Grand, D. (2019). *Cahier d'identification des Libellules de France, Belgique, Luxembourg et Suisse Deuxième édition*. Biotope.

Chao, A., Chazdon, R. L., Colwell, R. K., & Shen, T.-J. (2004). A new statistical approach for assessing similarity of species composition with incidence and abundance data. *Ecology Letters*, *8*(2), 148-159. https://doi.org/10.1111/j.1461-0248.2004.00707.x

Clarkson, B. R., Ausseil, A.-G. E., & Gerbeaux, P. (2013). Wetland ecosystem services. *Wetland Ecosystem Services*, *1*, 192-202.

Conservatoire des Sites Lorrains & Société Lorraine d'Entomologie. (2012). *Déclinaison régionale du Plan national d'actions en faveur des Odonates* (p. 61). DREAL Lorraine.

Convention de Ramsar sur les zones humides. (2018). *Perspectives mondiales sur les zones*

*humides : État des zones humides à l'échelle mondiale et des services qu'elles fournissent à l'humanité*. Secrétariat de la Convention de Ramsar. https://www.ramsar.org/sites/default/files/documents/library/gwo_f.pdf

Cowie, R. H., Bouchet, P., & Fontaine, B. (2022). The Sixth Mass Extinction : Fact, fiction or speculation? *Biological Reviews*, *97*(2), 640-663. https://doi.org/10.1111/brv.12816

D'Amico, F., Darblade, S., Avignon, S., Blanc-Manel, S., & Ormerod, S. J. (2004). Odonates as Indicators of Shallow Lake Restoration by Liming : Comparing Adult and Larval Responses. *Restoration Ecology*, *12*(3), 439-446. https://doi.org/10.1111/j.1061-2971.2004.00319.x

Davidson, N. C. (2014). How much wetland has the world lost? Long-term and recent trends in global wetland area. *Marine and Freshwater Research*, *65*(10), 934. https://doi.org/10.1071/MF14173

Degeilh, M. (2022). *Inventaire des Odonates Réserve naturelle nationale de l'étang de la Mazière Rapport annuel 2022* (p. 16). Réserve Naturelle Nationale de l'étang de la Maière.

Doucet, G. (2016). *Clé de détermination des Exuvies des Odonates de France*. Société Française d'Odonatologie.

Ecologie.gouv. (2022). *Plans nationaux d'actions en faveur des espèces menacées*. Ministères Écologie Énergie Territoires. https://www.ecologie.gouv.fr/plans-nationaux-dactions-en-faveur-des-especes-menacees

FDAAPPMA. (1999). *Etude hydrobiologique de l'Ourbise Appréciation de la qualité du milieu et de l'intérêt biologique*.

Gourmand, A.-L. (2013). *Comment analyser des données STELI? Tutoriel du logiciel PRESENCE* [Présentation]. https://steli.mnhn.fr/sites/default/files/docs_steli/block_pdf/TUTORIEL%20PRESENCE.pdf

Grand, D., & Boudot, J.-P. (2006). *Les Libellules de France, Belgique et Luxembourg* (Biotope).

Hammer, Ø. (2020). *Past 4—The Past of the Future—Natural History Museum* (4.13) [Logiciel]. Natural History Museum - University of Oslo. https://www.nhm.uio.no/english/research/resources/past/index.html

Hassall, G., & Thompson, D. J. (2012). Study design and mark-recapture estimates of dispersal : A case study with the endangered damselfly, Coenagrion mercuriale. *Journal of Insect Conservation*, *16*, 111-120.

Hervé, M. (2023). *RVAideMemoire : Testing and Plotting Procedures for Biostatistics* (0.9-83) [Logiciel]. https://cran.r-project.org/web/packages/RVAideMemoire/index.html

Houard, X. (2020). *Plan national d'actions en faveur des « libellules » Agir pour la préservation*

*des odonates menacés et de leurs habitats 2020-2030* (p. 66). https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/PNA%20Libellules%202020-2030.pdf

Houard, X., & Vanappelghem, C. (2011). Tour d'horizon de l'odonatologie française. De la découverte des libellules à la mise en oeuvre du Plan national d'actions en faveur des odonates. *Courrier de la Nature*.

InfoClimat. (2023). *Climatologie de l'année 2020 à Saint-Léon | Infoclimat*. https://www.infoclimat.fr/climatologie/annee/2020/saint-leon/valeurs/000NX.html

INPN. (s. d.). *Coenagrion mercuriale (Charpentier, 1840). L'Agrion de Mercure*.

INPN. (2022). *FR7200738—L'Ourbise*. https://inpn.mnhn.fr/site/natura2000/FR7200738

INPN. (2023a). *Glossaire INPN*. https://inpn.mnhn.fr/informations/glossaire/liste/d

INPN. (2023b). *INPN - FSD Natura 2000—FR7200738—L'Ourbise—Description*. https://inpn.mnhn.fr/site/natura2000/FR7200738

IUCN. (2021). *La disparition des zones humides menace les libellules dans le monde entier | Liste rouge de l'UICN [Communiqué de presse]*. https://www.iucn.org/fr/news/species/202112/la-disparition-des-zones-humides-menace-les-libellules-dans-le-monde-entier-liste-rouge-de-luicn

Kassambara, A., & Mundt, F. (2016). *Package « factoextra »*. http://www.sthda.com/english/rpkgs/factoextra

Legendre. (2013). *Diversité bêta, variance, indices de dissimilarité et partitionnement*. Université de Montréal. https://bio.umontreal.ca/departement/activites/activite/news/eventDetail/Event/diversite-beta-variance-indices-de-dissimilarite-et-partitionnement/

Directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages, (1992). https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000339498

Arrêté du 15 septembre 2016 portant désignation du site Natura 2000 L'Ourbise (zone spéciale de conservation), (2016). https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000033138372/

MacKenzie, D. & Amphibian Research and Monitoring Initiative. (2012). *PRESENCE software* (2.13.46) [Logiciel]. https://www.mbr-pwrc.usgs.gov/software/presence.html

MacKenzie, D. I., Nichols, J. D., Royle, J. A., Pollock, K. H., Bailey, L. L., & Hines, J. E. (2006). *Occupancy Estimation and Modeling : Inferring Patterns and Dynamics of Species Occurrence*. Elsevier/Academic Press. https://pubs.er.usgs.gov/publication/5200296

Mann, H. B., & Whitney, D. R. (1947). On a Test of Whether one of Two Random Variables is Stochastically Larger than the Other. *The Annals of Mathematical Statistics*, *18*(1), 50-60. https://doi.org/10.1214/aoms/1177730491

Météo-France. (2023). *Le climat en France métropolitaine*. Météo-France. https://meteofrance.com/comprendre-climat/france/le-climat-en-france-metropolitaine

Microsoft. (2021). *Excel* [Logiciel]. Microsoft.

MNHN & OFB. (2023). *Fiche de Coenagrion mercuriale (Charpentier, 1840)*. Inventaire National du Patrimoine Naturel (INPN). https://inpn.mnhn.fr/espece/cd_nom/65133

Natura 2000. (s. d.). *Natura 2000*. Consulté 22 mars 2023, à l'adresse https://www.natura2000.fr/

OPIE & SFO. (2012). *Agir pour les Odonates L'essentiel du Plan National d'Actions 2011-2015*. http://odonates.pnaopie.fr/wp-content/uploads/2013/04/OPIE_PNA_ODONATE_BD.pdf

Opie-odonates. (2021). Liste de référence des Odonates de France métropolitaine. *Martinia*, *35*(5), 23-26.

Pielou, E. C. (1966). The measurement of diversity in different types of biological collections. *Journal of Theoretical Biology*, *13*, 131-144. https://doi.org/10.1016/0022-5193(66)90013-0

Purse, B., Hopkins, G., Day, K., & Thompson, D. (2003). Dispersal characteristics and management of a rare damselfly. *Journal of Applied Ecology*, *40*, 716-728. https://doi.org/10.1046/j.1365-2664.2003.00829.x

R Core Team. (2023). *R: A Language and Environment for Statistical Computing* [Logiciel]. R Foundation for Statistical Computing. https://www.R-project.org/

Ramachandra, T. V., Rajinikanth, R., & Ranjini, V. G. (2005). Economic Valuation of Wetlands. *Journal of Environmental Biology*, *26*(2), 439.

*River Habitat Survey*. (2012). River Habitat Survey. https://www.riverhabitatsurvey.org/rhs-doc/

Samways, M. J., & Steytler, N. S. (1996). Dragonfly (Odonata) distribution patterns in urban and forest landscapes, and recommendations for riparian management. *Biological Conservation*, *78*(3), 279-288. https://doi.org/10.1016/S0006-3207(96)00032-8

Sandre. (2023). *L'ourbise* [Text]. https://www.sandre.eaufrance.fr/geo/CoursEau_Carthage2017/O9001200

SEPANLOG. (2009). *DOCOB SITE NATURA 2000 FR 7200738 DIT DE « L'OURBISE »—Tome 1*. SEPANLOG bureau.

SEPANLOG. (2017). *La Vallée de l'Ourbise*. https://sepanlog.n2000.fr/sites/sepanlog.n2000.fr/files/documents/page/pdf/brochure_vallee_de_lourbise.pdf

SFO, MNHN, CEN Hauts-de-France, & OPIE. (2011). *Suivi temporel des Libellules STELI*. https://steli.mnhn.fr/sites/default/files/docs_steli/block_pdf/Steli_protocole%20occupancy.pdf

Shannon, C. E. (1949). Communication Theory of Secrecy Systems. *Bell System Technical Journal*, *28*(4), 656-715. https://doi.org/10.1002/j.1538-7305.1949.tb00928.x

Simpson, E. H. (1949). Measurement of Diversity. *Nature*, *163*(4148), Article 4148. https://doi.org/10.1038/163688a0

Sørensen, T. (1948). *A method of establishing groups of equal amplitude in plant sociology based on similarity of species content and its application to analyses of the vegetation on Danish commons*. I kommission hos E. Munksgaard. https://search.library.wisc.edu/catalog/9910080625002121

Verhoeven, J. T. A., & Setter, T. L. (2010). Agricultural use of wetlands : Opportunities and limitations. *Annals of Botany*, *105*(1), 155-163. https://doi.org/10.1093/aob/mcp172

Watson, R. T., Baste, I. A., Larigauderie, A., Leadley, P., Pascual, U., Baptiste, B., Demissew, S., Dziba, L., Erpul, G., Fazel, A., Fischer, M., Hernández, A. M., Karki, M., Mathur, V., Pataridze, T., Pinto, I. S., Stenseke, M., Török, K., & Vilá, B. (2019). *Summary for policymakers of the global assessment report on biodiversity and ecosystem services of the Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services* (p. 56). IPBES. https://www.ipbes.net/sites/default/files/2020-02/ipbes_global_assessment_report_summary_for_policymakers_fr.pdf

Wilcoxon, F. (1945). Individual Comparisons by Ranking Methods. *Biometrics Bulletin*, *1*(6), 80-83. https://doi.org/10.2307/3001968

## LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : Conditions environnementales de chaque passage/session
ANNEXE 2 : Indices de diversité, formules et explications associées
ANNEXE 3 : Tableau des espèces observées par station (sessions 1 et 2) et cortège attendu
ANNEXE 4 : Fiche descriptive de l'Agrion de Mercure, espèce à rechercher selon les recommandations du PRAO
ANNEXE 5 : Cycle de vie des odonates.
ANNEXE 6 : Tableau des tâches, et échéancier du stage
ANNEXE 7 : Flyer "Inventaire des libellules", distribué aux propriétaires de parcelles en zone Natura 2000 "Vallée de l'Ourbise" avant la phase de terrain.
ANNEXE 8 : Article portant sur l'inventaire des odonates de l'Ourbise, publié dans la revue trimestrielle *Sud Ouest Nature*, en Juillet 2023.

**ANNEXE 1 : Conditions environnementales de chaque passage/session et caractéristiques des stations**

| SESSION | DATE | VENT | TEMPERATURE (°C) | ENSOLEILLEMENT | STATIONS |
|---|---|---|---|---|---|
| S1P1 | 2023-05-23 | 2 Beaufort | 21-25 | >75% | VILLEFR ; PONT-YOT ; MO-PICON |
| | 2023-05-24 | 1 Beaufort | 16-20 | 25-50% | ST-JU ; MO-RIVET |
| | 2023-05-25 | 2 Beaufort | 16-20 | 50-75% | MO-CAMP ; PRE-SEC ; MO-EMB ; CANAL |
| | 2023-05-26 | 2 Beaufort | 21-25 | >75% | RNN |
| S1P2 | 2023-05-30 | 1 Beaufort | 26-30 | >75% | MO-CAMP ; MO-RIVET ; VILLEFR |
| | 2023-05-31 | 1 Beaufort | 21-25 | 50-75% | ST-JU ; PRE-SEC |
| | 2023-06-01 | 3 Beaufort | 26-30 | 25-50% | RNN |
| | 2023-06-02 | 1 Beaufort | 21-25 | 50-75% | PONT-YOT ; MO-PICON ; CANAL |
| S1P3 | 2023-06-06 | 2 Beaufort | 21-25 | 25-50% | MO-CAMP ; MO-RIVET ; RNN |
| | 2023-06-07 | 3 Beaufort | 26-30 | 25-50% | MO-ARD ; PONT-YOT ; MO-PICON ; CANAL |
| | 2023-06-08 | 3 Beaufort | 26-30 | 50-75% | PRE-SEC ; ST-JU ; VILLEFR |
| S2P1 | 2023-06-26 | 1 Beaufort | 21-25 | 25-50% | PONT-YOT ; CANAL ; RNN |
| | 2023-06-27 | 1 Beaufort | 21-25 | 50-75% | ST-JU ; MO-CAMP ; VILLEFR ; MO-ARD |
| | 2023-06-28 | 1 Beaufort | 26-30 | >75% | PRE-SEC ; MO-RIVET ; MO-PICON |
| S2P2 | 2023-07-03 | 1 Beaufort | 21-25 | 50-75% | MO-ARD ; PONT-YOT ; RNN |
| | 2023-07-04 | 1 Beaufort | 26-30 | 25-50% | MO-RIVET ; VILLEFR ; CANAL |
| | 2023-07-05 | 1 Beaufort | 21-25 | 25-50% | ST-JU ; MO-CAMP ; MO-PICON |
| | 2023-07-07 | 3 Beaufort | 26-30 | >75% | PRE-SEC |
| S2P3 | 2023-07-10 | 1 Beaufort | 31-35 | >75% | CANAL ; VILLEFR ; MO-ARD ; PONT-YOT |
| | 2023-07-11 | 1 Beaufort | 31-35 | >75% | MO-CAMP ; MO-RIVET ; MO-PICON |
| | 2023-07-12 | 1 Beaufort | 26-30 | 50-75% | RNN ; PRE-SEC |
| | 2023-07-13 | 1 Beaufort | 21-25 | >75% | ST-JU |
| S3P1 | 2023-07-31 | 1 Beaufort | 21-25 | >75% | CANAL ; MO-RIVET ; VILLEFR ; MO-ARD ; PONT-YOT |
| | 2023-08-02 | 4 Beaufort | 21-25 | 0-25% | MO-PICON |
| | 2023-08-03 | 4 Beaufort | 16-20 | 25-50% | RNN |
| | 2023-08-07 | 1 Beaufort | 26-30 | >75% | MO-CAMP ; ST-JU ; PRE-SEC |
| S3P2 | 2023-08-08 | 1 Beaufort | 21-25 | >75% | CANAL ; MO-RIVET ; VILLEFR ; MO-ARD ; PONT-YOT |
| | 2023-08-10 | 3 Beaufort | 26-30 | 50-75% | RNN ; MO-PICON ; MO-CAMP |
| | 2023-08-11 | 1 Beaufort | 26-30 | >75% | PRE-SEC ; ST-JU |
| S3P3 | 2023-08-14 | 0 Beaufort | 26-30 | >75% | CANAL ; VILLEFR ; MO-ARD ; PONT-YOT |
| | 2023-08-16 | 2 Beaufort | 31-35 | >75% | RNN ; MO-CAMP ; ST-JU |
| | 2023-08-17 | 1 Beaufort | 31-35 | >75% | MO-PICON ; PRE-SEC ; MO-RIVET |

**Echelle de Beaufort**

- **Beaufort 0** : la fumée monte droit, la surface de l'eau forme un miroir (0 km/h)
- **Beaufort 1** : la fumée indique la direction du vent (1 à 5 km/h)
- **Beaufort 2** : la girouette entre en mouvement, le vent est perceptible sur le visage (6 à 11 km/h)
- **Beaufort 3** : les feuilles et brindilles sont constamment en mouvement (12 à 19 km/h)
- **Beaufort 4** : les petites branches sont en mouvement, le sable s'envole (20 à 28 km/h)
- **Beaufort 5** : les petits arbres balancent (29 à 38 km/h)

*Tableau : Caractéristiques environnementales des stations échantillonnées (données utilisées pour le GLMM)*

| | | Végétation aquatique | Plan d'eau stagnant à proximité | Ouverture du milieu |
|---|---|---|---|---|
| AMONT | ST-JU | OUI | OUI | 20 |
| | PRE-SEC | OUI | OUI | 90 |
| | MO-CAMP | OUI | OUI | 40 |
| | MO-RIVET | OUI | NON | 40 |
| | VILLEFR | OUI | OUI | 60 |
| AVAL | MO-ARD | NON | NON | 40 |
| | PONT-YOT | NON | NON | 40 |
| | MO-PICON | OUI | NON | 60 |
| | CANAL | NON | NON | 80 |
| | RNN | NON | OUI | 60 |

**ANNEXE 2 : Indices de diversité, formules et explications associées**

| Diversité | Indice | Formule | Explication |
|---|---|---|---|
| **Diversité Alpha** | Richesse spécifique (S) | Nombre d'espèces observées par site | / |
| | Indice de Shannon (H') | $H'=-\sum_{i=1}^{k}(f_i\times\log(f_i))$ | Il permet d'exprimer la diversité spécifique du peuplement.<br>- H'= 0 : homogène, diversité faible<br>- H'→2 : hétérogène, diversité importante |
| | Indice de Piélou (R) | $R=\frac{\sum_{i=1}^{S}(f_i\times\log(f_i))}{\log(S)}$ | Il accompagne l'indice de Shannon.<br>- R=0 : une seule espèce domine<br>- R=1 : toutes les espèces sont présentes à part égales |
| | Indice de dominance de Simpson (D) | $D=1-\sum_{i=1}^{S}f_i^2$ | Il mesure la probabilité que deux individus tirés au hasard dans un peuplement appartiennent à la même espèce.<br>- D=0 : diversité importante<br>- D=1 : diversité très faible, dominance d'une espèce sur toutes les autres |
| | Estimateur de Chao1 | $\hat{S}_{Chao1}=S_{obs}+\frac{f_1(f_1-1)}{2(f_2+1)}$ | Il estime le nombre d'espèces que l'on s'attend à avoir réellement sur le site.<br>$S_{Chao1}$ >> S : beaucoup d'espèces non détectées<br>$S_{(Chao1)}$ = S : toutes les espèces de détectées |
| **Diversité Bêta** | Indice de diversité de Sorensen ($\beta_{So}$) | $\beta_{Sorensen}=\frac{b+c}{2a+b+c}$ | Il mesure la diversité entre deux sites et accorde plus d'importance aux espèces communes aux deux sites. Il mesure l'emboîtement et le remplacement.<br>- $\beta_{so}$=0 : toutes les espèces sont communes<br>- $\beta_{so}$=1 : toutes les espèces sont différentes |
| | Indice de diversité de Simpson ($\beta_{Si}$) | $\beta_{Simpson}=\frac{min(b,c)}{a+min(b,c)}$ | Il mesure le remplacement entre deux sites.<br>- $\beta_{Si}$=0 : remplacement nul, toutes les espèces sont communes aux deux sites<br>- $\beta_{Si}$=1 : remplacement maximum, toutes les espèces sont propres à un des sites |

Les formules citées ci-dessus sont constituées des éléments suivants :

- **$f_i$** : la fréquence de l'espèce i dans le peuplement (nombre d'individus de l'espèce i sur nombre total d'individus)
- **S** : la richesse spécifique (nombre total d'espèces)
- **a**, **b** et **c** : la lettre **a** représente le nombre d'espèces communes au deux écosystèmes, **b** et **c** le nombre d'espèces exclusives à chaque écosystème
- [CHAO] $f_1$ = nb d'espèces avec 1 individu échantillonné
- [CHAO] $f_2$ = nb d'espèces avec 2 individus échantillonnés
- [CHAO] $f_k$ = nb d'espèces représentées par k individus

**ANNEXE 3 : Tableau des espèces observées par station (sessions 1 et 2) et cortège attendu**

Le cortège attendu est défini à partir de la liste des espèces inféodées aux zones de sources et têtes de bassin, ainsi que ruisseaux et petites rivières (Boudot et al., 2019).

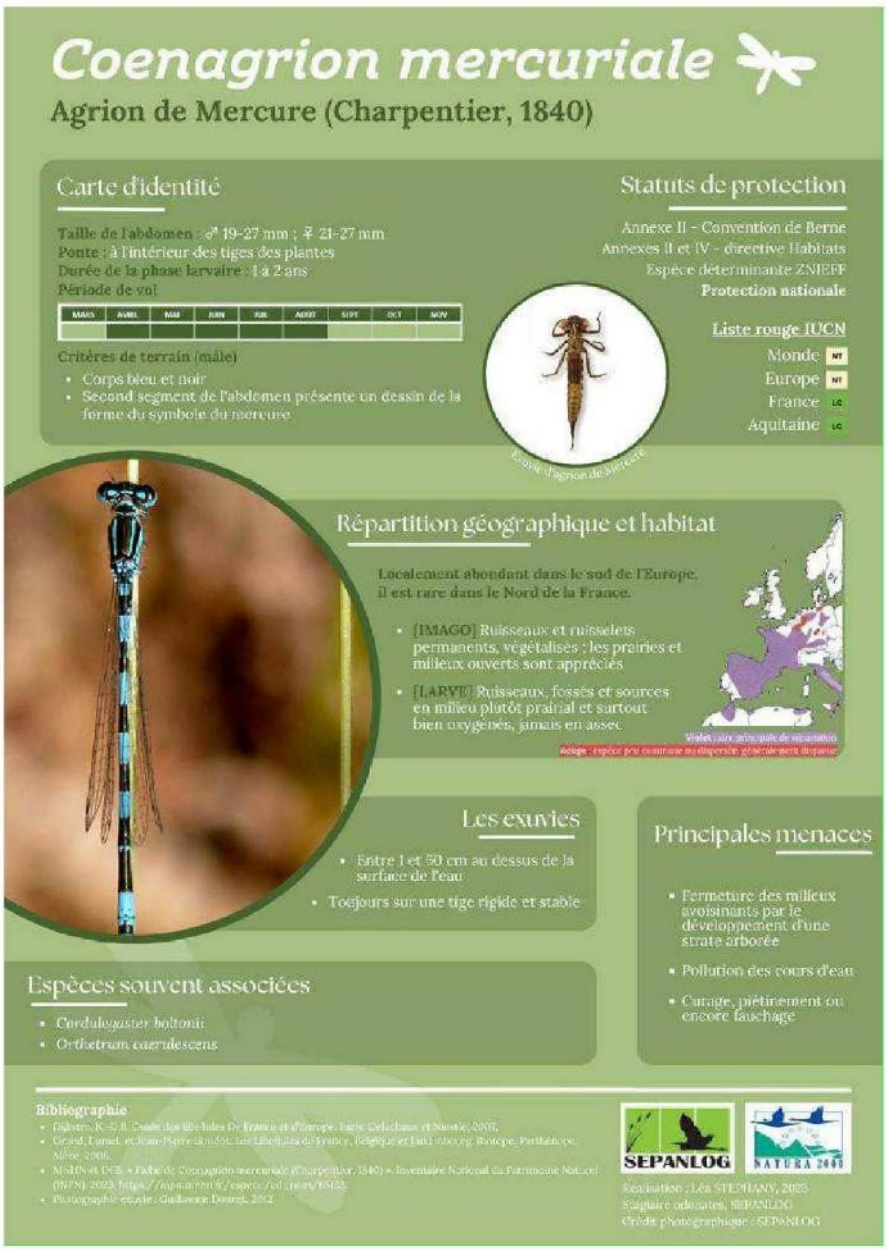
La liste des espèces a été reprise de la liste de référence régionale. Les espèces grisées sont absentes du secteur de l'étude (HS : Hors Secteur).

x : Observation de l'espèce, imago ou exuvie

| | | AMONT | | | | | AVAL | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Anisoptères** | **Attendu** | ST-JU | PRE-SEC | MO-CAMP | MO-RIVET | VILLEFR | MO-ARD | PONT-YOT | MO-PICON | CANAL | RNN |
| *Aeshna affinis* | | | | | | | | | | | |
| *Aeshna cyanea* | | | | | | | | | | | |
| *Aeshna grandis* | | | | | | | | | | | |
| *Aeshna isoceles* | HS | | | | | | | | | | |
| *Aeshna juncea* | HS | | | | | | | | | | |
| *Aeshna mixta* | | | | | | | | | | | |
| *Anax imperator* | | | | | x | | | | x | | |
| *Anax parthenope* | | | | | | | | | | | |
| *Boyeria irene* | OUI | | | x | x | | x | x | x | | |
| *Brachytron pratense* | | | | | | | | | | | |
| *Cordulegaster bidentata* | HS | | | | | | | | | | |
| *Cordulegaster boltoni* | OUI | x | x | x | x | x | x | | | | x |
| *Cordulia aenea* | | | | | | | | | | | |
| *Crocothemis erythraea* | | | | | | | | | | | |
| *Epitheca bimaculata* | HS | | | | | | | | | | |
| *Gomphus graslini* | | | | | | | | | | | |
| *Gomphus pulchellus* | | | | | | | | | | | |
| *Gomphus simillimus* | | | | | | | | | | | |
| *Gomphus vulgatissimus* | OUI | | | | x | x | | x | | x | |
| *Hemianax ephippiger* | | | | | | | | | | | |
| *Leucorrhinia albifrons* | HS | | | | | | | | | | |
| *Leucorrhinia caudalis* | HS | | | | | | | | | | |
| *Leucorrhinia dubia* | HS | | | | | | | | | | |
| *Leucorrhinia pectoralis* | HS | | | | | | | | | | |
| *Libellula depressa* | | | x | | | | | | | | |
| *Libellula fulva* | | | | | x | | | | | x | |
| *Libellula quadrimaculata* | | | x | | | | | | | | |
| *Macromia splendens* | | | | | | | | | | | |
| *Onychogomphus forcipatus* | OUI | | | | x | | | | | | |
| *Onychogomphus uncatus* | OUI | x | | | | x | | x | | | |
| *Ophiogomphus cecilia* | HS | | | | | | | | | | |
| *Orthetrum albistylum* | | | x | | | | | | | | x |
| *Orthetrum brunneum* | OUI | | x | x | x | x | | | | | |
| *Orthetrum cancellatum* | | | x | x | x | x | | | x | | x |
| *Orthetrum coerulescens* | OUI | | x | | | x | x | | | | |
| *Oxygastra curtisii* | | | | | | | | | | | |

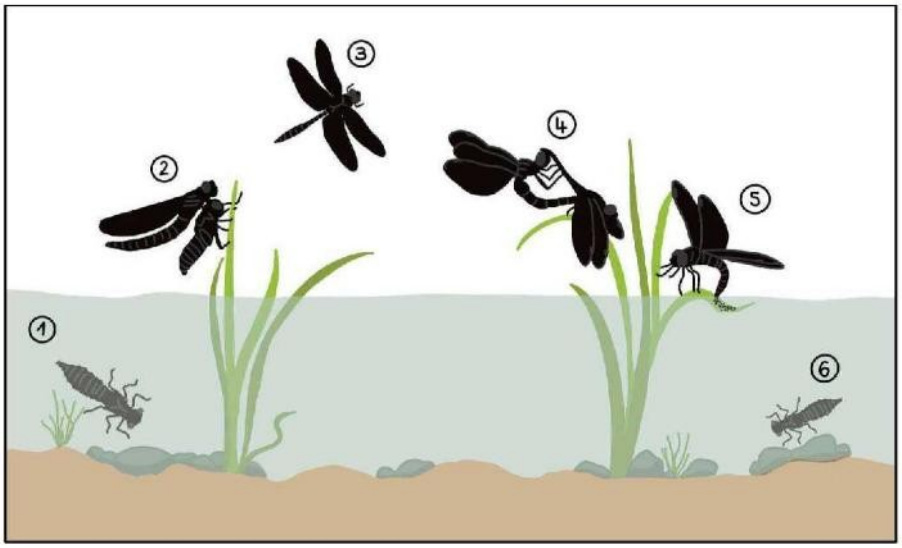
| | | AMONT | | | | | AVAL | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Zygoptères** | **Attendu** | ST-JU | PRE-SEC | MO-CAMP | MO-RIVET | VILLEFR | MO-ARD | PONT-YOT | MO-PICON | CANAL | RNN |
| *Calopteryx haemorrhoidalis* | OUI | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| *Calopteryx splendens* | HS | | | | | | | | | | |
| *Calopteryx virgo* | OUI | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| *Calopteryx xanthostoma* | OUI | X | | X | X | | X | X | X | X | X |
| *Cenagrion tenellum* | OUI | | | | | | | | | | |
| *Chalcolestes viridis* | OUI | | X | | | | | | | | X |
| *Coenagrion puella* | | X | X | X | | X | | | | | |
| *Coenagrion hastulatum* | HS | | | | | | | | | | |
| *Coenagrion mercuriale* | OUI | X | X | X | X | X | | | X | | |
| *Coenagrion pulchellum* | | | | | | | | | | | |
| *Coenagrion scitulum* | | | X | | | | | | | | |
| *Enallagma cyathigerum* | | | | | | | | | | | X |
| *Erythromma lindenii* | | | | | | | | | | | |
| *Erythromma viridulum* | | | | | | | | | | | |
| *Erythromma najas* | | | | | | | | | | | |
| *Ischnura elegans* | | | X | | | X | X | | | X | X |
| *Ischnura graellsii* | HS | | | | | | | | | | |
| *Ischnura pumilio* | | | | | | | | | | | |
| *Lestes barbarus* | | | | | | | | | | | |
| *Lestes dryas* | | | | | | | | | | | |
| *Lestes macrostigma* | HS | | | | | | | | | | |
| *Lestes sponsa* | | | | | | | | | | | |
| *Lestes virens* | | | | | | | | | | | |
| *Platycnemis acutipennis* | OUI | | | | | | | | | | X |
| *Platycnemis latipes* | OUI | | | | | | X | | | | X |
| *Platycnemis pennipes* | | | | | X | | X | X | X | X | X |
| *Pyrrhosoma nymphula* | | | X | X | | | | | | | |
| *Sympecma fusca* | | | | | | | | | | | |

**ANNEXE 4 : Fiche descriptive de l'Agrion de Mercure, espèce à rechercher selon les recommandations du PRAO**




29

**ANNEXE 5 : Cycle de vie des odonates. Source : réalisation personnelle**




**1 - Phase de vie larvaire :** exclusivement aquatique
**2 - Emergence**
**3 - Phase de maturation :** généralement dans les habitats aux alentours du point d'eau
**4 - Reproduction, cœur copulatoire**
**5 - Ponte :** dans la végétation, dans le sable, ou directement dans l'eau selon les espèces)
**6 - Eclosion et développement de la larve**

**ANNEXE 6 : Tableau des tâches, et échéancier du stage**

| Intervenant | Idée originale | Bibliographie | Mise en place du protocole | Collecte de données | Analyse statistique | Rédaction du rapport | Relecture du rapport |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Principal | EM | LS | LS | LS | LS | LS | LS - EM |
| Secondaire | | | EM | | | | SB - MD |

**LS** : Léa STEPHANY, stagiaire
**EM** : Elsa MAGOGA, maître de stage : chargée d'étude environnement, Natura 2000
**SB** : Simon BAUVINEAU, chargé de mission RNN
**MD** : Marie DEGEILH, chargé de mission RNN



**ANNEXE 7 : Flyer "Inventaire des libellules", distribué aux propriétaires de parcelles en zone Natura 2000 "Vallée de l'Ourbise" avant la phase de terrain. Source : réalisation personnelle**






**ANNEXE 8 : Article portant sur l'inventaire des odonates de l'Ourbise, publié dans la revue trimestrielle Sud Ouest Nature, en Juillet 2023.**



Réserves Naturelles Nationales 19

Calopteryx vierge

## SUIVI ODONATES

**Véritables sentinelles de la qualité de nos cours d'eaux, étangs ou mares, les libellules, "odonates" de leur nom scientifique, forment un groupe d'insectes qui mérite toute notre attention. L'Aquitaine (ancienne région administrative) porte une forte responsabilité avec 72 espèces (près des deux tiers des espèces présentes en France) dont 14 présentent un statut de conservation préoccupant d'après la Liste rouge régionale des odonates d'Aquitaine.**

Les multiples pressions sur les zones humides, l'artificialisation des cours d'eau ainsi que la pollution font partie des principales menaces pour les odonates, qui passent la plus grande partie de leur vie dans l'eau, à l'état larvaire.

© SEPANLOG

Larve aquatique et émergence de libellule anisoptère

nal (STELI), permet de sélectionner diverses stations d'étude réparties le long du cours d'eau. Plusieurs prospections sont réalisées entre mai et août afin de couvrir la période de vol de l'ensemble des espèces.

Orthetrum brun

Les propriétaires du site Natura 2000 sont informés de notre passage et sensibilisés à notre démarche. Plusieurs jours par semaine sont passés sur le terrain à identifier l'ensemble des libellules et demoiselles présentes.

Les données sont ensuite référencées sur un logiciel de cartographie de façon à visualiser la richesse écologique de chaque site, puis des mesures de gestion sont discutées si nécessaire.

Durant les inventaires, un effort tout particulier est porté à la recherche de quatre espèces inscrites sur la Liste rouge régionale d'Aquitaine : l'Agrion de Mercure, la Cordulie à corps fin, la Cordulie métallique et le Gomphe de Graslin.

En complément de l'inventaire des "imagos" (nom que l'on donne aux adultes volants), nous recherchons des "exuvies", mues qu'elles abandonnent hors de l'eau lors de leur émergence. Ces dernières permettent d'attester de l'autochtonie de l'espèce. ■

Pour la SEPANLOG, gestionnaire du site Natura 2000 de la Vallée de l'Ourbise en Lot-et-Garonne, l'année 2023 est marquée par un effort important d'inventaire des odonates. L'objectif est de mieux connaître leur diversité, leur répartition et leurs effectifs afin de mieux cibler de potentielles actions de conservation de leur habitat.

Les odonates sont d'étonnants insectes pour de nombreuses raisons. Les plus rapides au monde, ils sont capables de voler sur place et à reculons grâce à leurs ailes indépendantes, ils forment un cœur pendant leur accouplement et ils ont des yeux aux milliers de facettes leur permettant de voir à 360 degrés.

Léa Stéphany, stagiaire de première année de Master d'écologie à Anglet, est en charge des inventaires de terrain pour la saison. L'étude conduite par la SEPANLOG, basée sur un protocole natio-

Calopteryx vierge





# gilbert - Bagneux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:41:41
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** relier agen et Auc

**Contribution :**
Agen, préfecture du Lot-et-Garonne doit être reliée à Auch soit par la prolongation de la LGV soit la réhabilitation et la modernisation-électrification de la ligne Agen-Auch et Auch-Toulouse avec un cadencement (1H) pour que Auch ne soit pas une préfecture reléguée. L'intérêt de la LGV est l'activation des lignes en étoile autour de la gare LGV. Auch qui fait des efforts pour son rayonnement culturel (CIRCA, PNC, cathédrale...) doit redevenir une ville rayonnante grâce à la venue de la LGV entre Bordeaux et Toulouse.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Raphal Pons

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:43:04
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** enquête publique LNSO
**Contribution :**
Je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse. Ce projet est vital pour le développement et l'attractivité du Sud-Ouest. Il renforcera les échanges économiques, facilitera les déplacements du quotidien et dynamisera nos territoires.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Véronique - Villandraut

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:43:37
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Nécessité de réévaluation financière du projet et nouvelle enquête publique
**Contribution :**
- Ce projet est largement controversé pour ses atteintes environnementales non compensables et par l'évaluation initiale de son coût : 14 à 15 milliards en 2018. - or cette estimation n'a pas été réévaluée lors de son passage en force en 2022 alors qu'à la suite de la guerre en Ukraine, la facture énergétique et celle des matières premières ont explosé et portent l'évaluation à presque 20 milliards, entièrement financée par les contribuables par le biais de l'État, de la Région et de la Taxe Locale d'Équipement .- nous sommes en pleine crise budgétaire- la LNSO N'A AUCUN CARACTÈRE D'URGENCE au regard de la nécessité d'entretien des lignes actuelles, ni pour l'Europe, ni pour notre pays. - aucune étude complète sur la modernisation du réseau existant n'a été présentée alors qu'elle consomme moins d'espaces, matériaux et travaux et désorganise moins le territoire et les activités de la population locale que la création d'un nouveau tracé.Avant le massacre irréversible de zones naturelles et la saignée de notre territoire, ne croyez-vous pas indispensable :- que l'avis des instances environnementales sollicitées dans ce dossier soit pris en compte - que le projet en l'état soit abandonné, réévalué et comparé aux alternatives plus économes en espaces naturels et argent public- qu'il débouche sur une Nouvelle Enquête Publique sur la base de données fiables et actualisées. .
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Catherine - Cudos

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:43:48
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable au projet GPSO
**Contribution :**

La vallée du Ciron est unique par sa hêtraie et son caractère sauvage. Grâce à la vallée du Ciron, je peux m'immerger dans une nature préservée et me ressourçer.Le projet GPSO va abîmer définitivement l'écosystème du Ciron en artificialisant des surfaces où vivaient des espèces sauvages dont certaines sont protégées.J'ai conscience que la vallée du Ciron doit être protégée contre toute atteinte quelle qu'elle soit pour le bien-être des générations futures..
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Christophe

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:44:02
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Objet :  Contribution ? Enquête publique LNB Bordeaux?Toulouse
**Contribution :**
Madame, Monsieur,Je souhaite apporter par la présente une contribution favorable au projet de Ligne Nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse.Ce projet représente, selon moi, une nécessité stratégique pour l'avenir du Sud-Ouest. Il répond à plusieurs enjeux majeurs :-  Économique : améliorer les liaisons entre les métropoles, renforcer l'attractivité du territoire et soutenir le développement de nos entreprises locales.-  Écologique : favoriser le report modal vers le rail, réduire les émissions de CO? et limiter la saturation routière, dans une logique de mobilité durable et responsable.-  Social et territorial : faciliter les déplacements du quotidien, moderniser les infrastructures et créer plusieurs milliers d'emplois directs et indirects.La ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse est un projet attendu depuis des décennies et soutenu par l'État, les collectivités et l'Union européenne. Il répond clairement à l'intérêt général.Je vous remercie de prendre en compte cette contribution favorable.Cordialement, Christophe torrent & Hugo Thomas Commune Montauban
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Meunier  Muriel  - Cabanac-et-Villagrains

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:44:06
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la lgv
**Contribution :**
Je suis pas d'accord pour la destruction de la forêt qui est quand même une nature précieuse pour l'environnement de toute nature. Faune, flore, oxygéne climat etc...De plus à part des désagréments nous y trouverons même pas un seul avantage au sein de la région.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# rpascale82

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:47:04
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Ligne Bordeaux  - Toulouse
**Contribution :**
Je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse. Ce projet est vital pour le développement et l'attractivité du Sud-Ouest. Il renforcera les échanges économiques, facilitera les déplacements du quotidien et dynamisera nos territoires.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BOUADAR Youssef

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:47:06

**Lieu de dépôt :** Par email
**Contribution :**
Bonjour , Je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse. Ce projet est vital pour le développement et l'attractivité du Sud-Ouest. Il renforcera les échanges économiques, facilitera les déplacements du quotidien et dynamisera nos territoires. Cordialement,
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (image001.png)




# Basei Marie Jose

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:47:37
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Mademoiselle  BASEI Marie Josée
**Contribution :**
BonjourJe soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse. Ce projet est vital pour le développement et l'attractivité du Sud-Ouest. Il renforcera les échanges économiques, facilitera les déplacements du quotidien et dynamisera nos territoires.Pour nos jeunes pour notre région pour éviter les avions et les voitures veuillez tenir conte de ma demande de soutien Cordiales salutations Mademoiselle BASEI Marie Josée
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# VANDAMME Jocelyne - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:50:29
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable au projet
**Contribution :**
Cette commune m'a vu naître et il est hors de question que la LGV détruise notre campagne. Et tout le patrimoine qui la compose !!Non au la LGV, et non à la destruction de tous ces milieux naturels !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# laroche patricia - Martillac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:51:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Projet LGV
**Contribution :**
Vous allez détruire ce que vous ne savez pas (re)construire: un écosystème unique, un paradis du vivant.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Munoz Carmen - Puy-Malsignat

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:53:08
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** TRES DEFAVORABLE A CE NOUVEAU PROJET
**Contribution :**
Non non et non à cet enième projet mortifère !Nous n'avons pas besoin d'aller toujours plus vite dans ce monde qui a infiniment plus besoin de temps pour penser l'avenir de nos enfants...Je suis très très défavorable à ce projet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Caillot Leslie - Louchats

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:54:17
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Le ciron
**Contribution :**
La vallée du ciron est rempli d'une richesse et d'une biodiversité sans nom, elle est très importante pour les habitants qu'il y a autour et nous permet a tous d'en apprendre plus sur notre écosystème et de nous rafraîchir l'été, cette rivière est un pilier pour notre région et permet à beaucoup de vivre plus sereinement
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Genet Morane - Noaillan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:54:55
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation du projet GPSO au regard des impacts environnementaux
**Contribution :**
Le bassin versant du Ciron recèle une biodiversité extraordinaire et alimente également l'une des plus grande ressource en eau potable de Gironde (le captage de Budos couvre actuellement 15 % des besoins en eau potable de la Métropole bordelaise). Ce territoire présente donc des enjeux environnementaux, sociétaux et sanitaires incontournables.Le DAE 1, en plus de se baser sur des données largement incomplètes (faunes, flore, zones humides...), présente des résultats difficilement compréhensibles de par un dossier très morcelé, et beaucoup trop long pour être appréhendé correctement en 1 mois, même par les autorités compétentes.De plus, l'évitement et la réduction n'ont pas été traités convenablement dans le cadre de la séquence "ERC", la compensation étant la seule option envisagée la plupart du temps. Et même sur cette partie compensation, de nombreux éléments sont manquants dans les analyses écologiques mais également dans le calendrier puisque la compensation doit normalement être opérationnelle AVANT le démarrage des travaux, alors que pour ce DAE1 les impacts n'ont même pas encore été évalués entièrement.Pour finir, ce projet qui traverse un territoire sensible et à préserver, pourrait profiter de l'existence d'une ligne déjà présente et qui ne demande qu'à être modernisée, tout cela pour un budget bien moins élevé que le projet de ligne nouvelle. En conclusion, je suis pour le train, mais qui favoriserait les trajets du quotidien plus que les grandes distances, et qui s'intègrerait dans un projet moins désastreux en termes d'environnement et d'économie. NON à ce nouveau tracé de LGV, OUI à la rénovation des lignes existantes, OUI au train du quotidien !!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# renerighi

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:56:09
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Nouvelle ligne Bordeaux- Toulouse
**Contribution :**
En favorisant le train, la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse permettra de réduire les émissions de CO? et d'alléger la circulation routière. C'est une écologie de la raison, celle qui conjugue progrès, mobilité et respect de l'environnement.Envoyé depuis mon appareil Galaxy
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marie-Hélène - Beauziac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:57:24
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Refus de ce projet
**Contribution :**
- Ce projet provoquera une réelle balafre dans notre beau paysage touristique. - La biodiversite exceptionnelle des zones menacées sera gravement impactée. Combien d'espèces animales et végétales seront réduites, voire détruites, pour ce projet pharaonique?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Raphal

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 10:58:50
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Enquête sur la Ligne nouvelle Bordeaux?Toulouse (LNSO)
**Contribution :**
Bonjour,Je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse. C'est un projet essentiel pour la compétitivité et l'avenir du Sud-Ouest. Nous avons besoin d'infrastructures modernes et cette LGV est un investissement intelligent, puisqu'elle facilite les déplacements, renforce l'attractivité économique et offre une alternative plus propre au transport routier et à l'avion. Il faut construire une région plus dynamique et mieux connectée.Cordialement,Raphael MILHAU
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# magali - Niort

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:01:49
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis DEFAVORABLE
**Contribution :**
Monsieur le commissaire, je suis défavorable à ce projet . Aujourd'hui, le budget de la France est en grande tension, ce type de projet, avec des coûts exorbitants (pour gagner une poignée de minutes) n'est plus acceptable.Il faut réserver nos finances à préparer nos territoires à la résilience climatique (l'eau, l'agriculture et la biodiversité) pour que nos enfants puissent vivre sainement.Ce projet va impacter les milieux naturels fragiles et des terres agricoles alors qu'une ligne de train existe déjà et pourrait être modernisée.Les impacts sur les écosystèmes sont largement sous-estimés dans ce dossier. La destruction des zones humides ne pourra jamais être compensée et va profondément impacter la ressource en eau sur ce secteur qui est déjà en grande tension pour l'eau potable et les milieux aquatiques.Ce Projet doit être abandonné et la réhabilitation de ligne SNCF sérieusement réétudiée.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# de Beauregard Hugues - Fargues-sur-Ourbise

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:04:57
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet de Lgv
**Contribution :**
Madame, Monsieur,Je souhaite exprimer mon opposition au projet de LGV reliant Bordeaux à Toulouse, qui constitue selon moi une aberration pour les raisons suivantes :ÉconomiquesProjet très coûteux (plusieurs milliards) pour un gain de temps limité.Endettement des collectivités et risque de dépassements de budget. Augmentation des impôts locaux dans un contexte économique où les ménages voient déjà leur pouvoir d'achat déjà bien diminué.Les fonds engagés seraient bien plus utiles pour moderniser le réseau actuel et renforcer les TER et le fret, dont les pannes et retards répétés compliquent considérablement les déplacements du quotidien pour les habitants de ces régions.ÉcologiquesDestruction d'écosystèmes : forêts, zones humides, vallées naturelles, espèces protégées.Impact carbone élevé lié aux travaux, matériaux et ouvrages massifs.Risques sur l'eau, les sols et des études environnementales jugées insuffisantes.Paysagistes et territorialDégradation durable des paysages ruraux, viticoles et naturels (Sauternais, vallée du Ciron…).Une destruction majeure d'écosystèmes — forêts, zones humides, vallées naturelles, habitats d'espèces protégées ; dont la forêt des Landes, véritable patrimoine écologique et économique, qui joue en plus un rôle essentiel de "poumon vert" pour la région.Atteinte à l'attractivité touristique et au cadre de vie des habitants de la régionEn bref le projet représente une dépense publique colossale pour des bénéfices limités, alors que d'autres investissements seraient bien plus pertinents ; notamment une liaison Bordeaux–Lyon via Clermont et Brive, qui contribuerait réellement au désenclavement du centre de la France et offrirait un meilleur retour économique pour les régions.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Laurène - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:06:05
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre le projet
**Contribution :**
La ligne actuelle est largement suffisante pour la demande. Il faut arrêter de vouloir détruire l'environnement pour être « plus efficace » alors qu'il existe déjà une solution largement bonne. Le but est de détruire la planète le plus vite possible pour notre génération ??
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Isabelle - Uzeste

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:08:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Observations sur la DAE 1 - secteur vallée du Ciron
**Contribution :**
Je suis habitante de la vallée du Ciron et je constate que le dossier de demande d'autorisation environnementale pour les investigations préalables à la réalisation de la Ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse présente pour ce secteur de nombreuses insuffisances réglementaires.En effet, la séquence « Eviter-réduire-compenser » n'est pas respectée. Voici en substance les points négatifs majeurs que j'ai pu relever : L'ensemble des zones humides impactées

par le projet n’ont même pas encore été toutes inventoriées alors qu’il est prévu que les travaux de défrichement démarrent en février 2026. Comment est-ce possible ?Les mesures d’évitement ne permettent d’éviter que 2 ha sur les 72 ha de zones humides potentielles présentes sur l’emprise du tracé. Ce n’est pas satisfaisant !La réglementation indique que les mesures compensatoires doivent être mises en œuvre et effectives avant le démarrage des investigations préalables. Or, tous les sites de compensation n’ont pas encore été sécurisés pour apurer la dette surfacique des zones humides.L’évaluation des fonctionnalités des zones humides prévues pour la compensation n’a pas encore réalisée. Il n’est donc pas possible de juger de la pertinence des zones de compensations projetées pour les zones humides détruites !Le dossier est bâclé et ce à l’image du projet global qui doit être mieux réfléchi. Un projet d’utilité publique, vraiment ?Je demande à ce que projet soit abandonné au profit de la modernisation de la ligne TGV existante.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# jean-pierre Secret

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:08:26
**Lieu de dépôt :** Par email
**Contribution :**
Je soutiens le projet de la ligne LGV Bordeaux Toulouse, cela aurait dû être réalisé depuis de nombreuses années.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Binard  Guillaume  - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:09:05
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution en faveur de la réévaluation du projet
**Contribution :**
En tant que chargé d’étude faune, je souhaite exprimer mes fortes réserves concernant le projet de LGV Bordeaux–Toulouse et son impact sur la vallée du Ciron. Cet espace abrite des habitats d’intérêt majeur, dont une hêtraie glaciaire unique en Europe de l’Ouest, ainsi qu’un réseau de zones humides essentiel au maintien d’un grand nombre d’espèces protégées. Les données disponibles montrent que cet écosystème fonctionne comme un corridor écologique d’importance ; le tracé proposé entraînerait une fragmentation irréversible de ces continuités et une dégradation durable des milieux, et de l'état des populations animales indigènes.Je suis également préoccupé par le caractère incomplet de l’étude d’impact, qui n’examine pas suffisamment certaines espèces sensibles ni les effets cumulés sur le long terme. De plus, des alternatives moins dommageables – notamment la modernisation de la ligne existante – n’ont pas été envisagées, avec la rigueur nécessaire.Je demande donc une réévaluation approfondie du projet, l’étude sérieuse des solutions alternatives et la prise en compte réelle de l’importance écologique du Ciron. Une infrastructure de cette ampleur ne peut se faire au détriment d’un patrimoine naturel aussi précieux.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Maurice - Saint-Selve

**Organisme :** MOI
**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:09:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** NON LGV DANS LE DISPOSITIF ACTUEL
**Contribution :**

Nécessité de réévaluation financière du projet et nouvelle enquête publique- Ce projet est largement controversé pour ses atteintes environnementales non compensables et par l'évaluation initiale de son coût : 14 à 15 milliards en 2018.- or cette estimation n'a pas été réévaluée lors de son passage en force en 2022 alors qu'à la suite de la guerre en Ukraine, la facture énergétique et celle des matières premières ont explosé et portent l'évaluation à presque 20 milliards, entièrement financée par les contribuables par le biais de l'État, de la Région et de la Taxe Locale d'Équipement .- nous sommes en pleine crise budgétaire- la LNSO N'A AUCUN CARACTÈRE D'URGENCE au regard de la nécessité d'entretien des lignes actuelles, ni pour l'Europe, ni pour notre pays.- aucune étude complète sur la modernisation du réseau existant n'a été présentée alors qu'elle consomme moins d'espaces, matériaux et travaux et désorganise moins le territoire et les activités de la population locale que la création d'un nouveau tracé.Avant le massacre irréversible de zones naturelles et la saignée de notre territoire, ne croyez-vous pas indispensable :- que l'avis des instances environnementales sollicitées dans ce dossier soit pris en compte- que le projet en l'état soit abandonné, réévalué et comparé aux alternatives plus économes en espaces naturels et argent public- qu'il débouche sur une Nouvelle Enquête Publique sur la base de données fiables et actualisées. .
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Baris Benoit - Cardan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:09:11
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection de la vallée du ciron
**Contribution :**
Forêt primaire rare dans la région avec une biodiversité à protéger ! Lieu pédagogique pour nos enfants d'un point de vue environnemental.Lieu préservé et a préserver .
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# GUILLELMET Jean-Marc - Blagnac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:10:09
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution de la CCI Occitanie à la Demande d'Autorisation Environnementale des investigations préalables de la Ligne Nouvelle Bordeaux-Toulouse
**Contribution :**
La CCI Occitanie exprime un avis favorable à la Demande d'Autorisation Environnementale concernant les investigations préalables de la Ligne Nouvelle Bordeaux–Toulouse (LNBT). Elle souligne l'importance stratégique du GPSO pour l'attractivité, la mobilité durable et le développement économique régional. La contribution met en avant la nécessité de ces investigations — géotechniques, archéologiques et de libération d'emprises — pour sécuriser la conception du projet, ainsi que la pertinence des mesures environnementales prévues (séquence ERC, gestion de l'eau, biodiversité, compensation, suivi à long terme). La CCI Occitanie appelle à une validation rapide de la DAE afin de maintenir le calendrier menant à une mise en service en 2032.L'intégralité du texte de l'avis est disponible dans le fichier joint.
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (DAELNBT_Contribution CCIO-a1.pdf)
Document : DAELNBT_Contribution CCIO-a1.pdf, page 1 sur 4

CCI OCCITANIE
PYRÉNÉES-MÉDITERRANÉE

**DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE DES INVESTIGATIONS PREALABLES DU PROJET DE LIGNE NOUVELLE BORDEAUX-TOULOUSE (LNBT)**

**Contribution de la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Occitanie**

**26 novembre 2025**

La Chambre de Commerce et d'Industrie d'Occitanie tient, par la présente, à exprimer un avis favorable à la Demande d'Autorisation Environnementale relative aux investigations préalables de la Ligne Nouvelle Bordeaux-Toulouse (LNBT), composante essentielle du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO).

Ces investigations – libération d'emprises, diagnostics archéologiques, sondages géotechniques – ne constituent pas encore les travaux de construction, mais représentent une étape indispensable permettant d'assurer une conception robuste, responsable et pleinement conforme aux exigences environnementales et réglementaires. Cette phase anticipée d'investigation est donc indispensable pour sécuriser le calendrier du projet global et garantir que les travaux définitifs, prévus pour une mise en service commune en 2032, respectent les contraintes techniques, écologiques et patrimoniales du territoire.

## I. L'IMPÉRATIF ÉCONOMIQUE ET STRATÉGIQUE DU GPSO POUR L'OCCITANIE

Le GPSO est bien plus qu'une infrastructure ferroviaire. Il s'affirme comme un levier majeur pour le développement durable et l'attractivité de l'Occitanie, et l'un des grands projets structurant le corridor atlantique du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T)

1. Amélioration de la Performance et Accessibilité :
    - Le projet vise à faciliter les échanges et à rapprocher les territoires en améliorant la performance ferroviaire pour le transport de voyageurs.
    - En désaturant les nœuds ferroviaires, la LNBT permettra de relier Bordeaux à Toulouse en environ 1h05, contre plus de 2 heures actuellement. Ce gain de temps est crucial pour l'accessibilité des métropoles régionales et des villes intermédiaires (Agen, Montauban).
    - Par l'ouverture à terme d'une continuité vers l'Espagne et le fret transpyrénéen, le projet contribue à renforcer le maillage du réseau ferroviaire structurant au niveau national et européen, s'inscrivant dans le corridor atlantique du RTE-T.
2. Soutien à la Mobilité Durable et au Fret :
    - Le GPSO promeut une mobilité durable en offrant une alternative écologique aux modes de transport plus polluants (voiture, avion). L'estimation est que la LGV sera dix fois moins polluante qu'un trajet en voiture, et 32 fois moins que l'avion en termes d'émissions de gaz à effet de serre.
    - Bien que la LNBT (Bordeaux-Toulouse) soit principalement voyageurs, l'amélioration des transports périurbains au nord de Toulouse (AFNT) est essentielle pour la vie quotidienne des entreprises et des salariés.

- Le lancement rapide de la phase d'investigation est donc primordial pour maintenir l'élan, consolider l'engagement des partenaires financiers (État, UE, Collectivités), renforcer la mobilité durable et maximiser le report modal attendu d'ici 2040-2050.

Au-delà de ses éléments, les effets macro-économiques attendus du projet sont considérables : 15 000 emplois générés en phase travaux, amélioration des infrastructures du quotidien, attractivité renforcée pour les entreprises et les talents, rééquilibrage territorial dans le Sud-Ouest... des arguments incontournables pour la promotion de cette infrastructure qui contribuera significativement au développement des territoires et des entreprises de l'Occitanie.

## II. CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DES INVESTIGATIONS PRÉALABLES

Les interventions couvertes par la présente Demande d'Autorisation Environnementale (DAE) sont transitoires, mais techniquement indispensables. A cet égard, les mesures proposées semblent démontrer une pertinence et une rigueur proportionnées à la nature temporaire et dispersée des impacts.

En effet, La campagne d'investigations préalables est structurée autour de trois axes fondamentaux dont la pertinence est directement liée à la réduction des risques techniques futurs.

### 1. Les sondages géotechniques

Les sondages géotechniques constituent une nécessité technique absolue dont l'objectif est de fournir aux ingénieries l'ensemble des paramètres permettant de dimensionner correctement les ouvrages futurs, qu'il s'agisse des remblais, des déblais, ou des ouvrages d'art. Ces études sont cruciales pour identifier les enjeux géotechniques, préciser les possibilités de réemploi des matériaux et définir les modèles géotechniques de conception. Une deuxième campagne d'environ 4 700 sondages est ainsi requise pour cartographier précisément les aléas majeurs identifiés dans le Bassin aquitain, comme la solifluxion, la présence de nappes perchées, et l'aléa retrait-gonflement des argiles. La pertinence de ces travaux réside dans leur nature très localisée et éphémère (une occupation au sol d'environ 20 m² pour quelques jours par atelier de forage), minimisant ainsi l'impact temporaire tout en sécurisant la conception à long terme. En outre, les engins utilisés ont des gabarits limités et privilégient l'accès par chemins existants.

### 2. Les diagnostics archéologiques

L'anticipation des diagnostics archéologiques est pertinente pour garantir la conformité aux arrêtés préfectoraux de prescription. Le but est de détecter et de caractériser la présence éventuelle de vestiges archéologiques d'intérêt au droit de la future infrastructure. Cette démarche préventive est un gage de bonne gestion de projet, car elle permet, en cas de découverte, de planifier les fouilles éventuelles plusieurs années avant le lancement des travaux définitifs, évitant ainsi un retard sur le planning global du GPSO. Pour permettre aux opérateurs d'intervenir où ils le souhaitent, l'évaluation d'impact considère l'ensemble de l'emprise potentielle estimée à 1 050 ha pour la LNBT, bien que les affouillements réels ne concerneront qu'a minima 10% de cette surface.

Les opérations consisteront en des tranchées (environ 20 m de long, 2 à 3 m de large et 1 à 4 m de profondeur) réalisées à la pelle mécanique, avec dépôt temporaire des terres excavées *in situ* avant le remblayage rapide.

### 3. La libération d'emprises et le défrichement

La libération des emprises (défrichement, déboisement) est le préalable nécessaire à la réalisation des sondages géotechniques et à la remise des terrains aux équipes de l'INRAP pour les diagnostics archéologiques. Bien que la surface totale soumise à autorisation de défrichement soit de 483,5 ha, cette mesure est indispensable pour

permettre l'acheminement des machines de forage et des pelles mécaniques. La destination des terrains défrichés sera de devenir des milieux naturels ouverts jusqu'aux travaux définitifs, nécessitant un entretien régulier pour empêcher la régénération spontanée du boisement.

### III. MESURES ENVISAGÉES POUR REMÉDIER AUX EFFETS ENVIRONNEMENTAUX

Le dossier DAE démontre l'application d'une démarche rigoureuse de Séquence « Éviter, Réduire, Compenser » et la mise en place d'un Système de Management Environnemental pour encadrer ces interventions temporaires et dispersées.

La pertinence des mesures proposées peut être observée dans leur capacité à répondre aux risques précis soulevés par la nature temporaire des travaux, notamment sur l'eau et la biodiversité

Concernant la thématique de la protection de l'Eau et des Zones Humides (IOTA), les mesures de réduction contre la pollution semblent conformes et rigoureuses face aux risques liés à la manipulation d'engins. Aucune intervention n'est ainsi prévue dans le lit mineur des cours d'eau, ni dans les périmètres de protection immédiate des captages AEP (Alimentation en Eau Potable). Un évitement de 25 m de part et d'autre des grands cours d'eau et de 10 à 25 m pour les petits cours d'eau (pour couvrir la ripisylve) est prévu.

Pour réduire les risques liés aux pollutions qualitatives et prévenir les déversements accidentels, les engins de forage utiliseront des huiles végétales et des kits anti-pollution seront systématiquement disponibles sur tous les ateliers. De plus, les eaux de forages seront confinées (cordons de terre, filtres à paille) et infiltrées dans le sol, avec interdiction stricte de rejet dans les cours d'eau ou les fossés. Ces mesures sont directement adaptées à la nature des travaux de sondage.

Dans les périmètres de protection rapprochée de captage d'alimentation en eau potable destinée à la consommation humaine (tels que la Source de Clarens par exemple), les forages seront également limités en profondeur, l'obturation étant assurée par un bouchon d'argile bentonitique sur la partie supérieure du forage. Cette technique devrait permettre l'étanchéité en raison du gonflement et de la faible perméabilité à l'eau de cette argile gonflante, et prévenir efficacement la mise en communication des nappes et le risque d'infiltration d'eaux de surface.

Au niveau de la gestion des incidences de crue, les dépôts temporaires de terres issus des diagnostics archéologiques, lorsqu'ils sont en zone inondable, seront déposés de manière non compactée, avec une hauteur maximale d'un mètre, et disposés de manière à être assimilés à des « remblais fusibles » qui ne constituent pas un obstacle significatif à l'écoulement de la crue. Un abonnement aux systèmes d'alerte météo est également prévu pour ordonner le comblement rapide des tranchées et le repli du matériel en cas de risque de crue.

Au niveau de la biodiversité et des espèces protégées, la pertinence de la stratégie environnementale globale proposée réside dans la gestion des impacts résiduels sur la biodiversité (flore, faune, habitats) à travers un engagement de long terme.

Les mesures de réduction prévoient ainsi l'adaptation du calendrier des travaux, le sauvetage et le transfert d'individus de flore (comme *Crassula tilea*) et de faune (amphibiens/reptiles) vers des sites de compensation appropriés, ainsi que l'utilisation de méthodes douces pour l'abattage des arbres gîtes (pour les chiroptères). Ces mesures sont directement proportionnelles aux espèces impactées dans les six secteurs biogéographiques identifiés. Les travaux sont planifiés en fonction du calendrier écologique. L'abattage des arbres gîtes (potentiels refuges pour chiroptères) se fera selon une méthode douce. Un accompagnement par des écologues est

également prévu avant et pendant les interventions (visite hebdomadaire pour les diagnostics archéologiques), pour assurer la mise en défens et le balisage des zones sensibles (stations végétales, habitats favorables).

Enfin, après application des mesures d'évitement et de réduction, des impacts résiduels nécessiteront une compensation, engageant le maître d'ouvrage sur le très long terme.

Pour répondre à la dette écologique résiduelle estimée à 1 649 ha qualifiés (pour les espèces protégées, répartis sur six secteurs biogéographiques, dont la Vallée de la Garonne et le Massif Landais), une surface totale de 3 652 ha répartie sur 73 sites est prévue au titre de la compensation écologique. L'objectif affiché est de générer une plus-value écologique significative en privilégiant la restauration ou la création de milieux naturels sur des sites fortement dégradés.

De plus, la sécurisation foncière des sites de compensation sera garantie à long terme (par acquisition ou conventionnement, comme les Obligations Réelles Environnementales - ORE), le maître d'ouvrage s'engageant à un suivi des mesures sur 50 ans pour évaluer l'efficacité des actions de restauration et de gestion, ce qui permettra la bonne conduite du projet majeur qu'est le GPSO.

Concernant les 483,5 ha de défrichement liés à ces investigations, SNCF Réseau a déjà engagé des démarches d'anticipation pour le (re)boisement compensateur sur environ 500 ha dans le cadre d'une convention passée avec l'État

**IV. CONCLUSION : SOUTENIR LA DÉMARCHE ANTICIPÉE**

En conclusion, la CCI Occitanie considère que la DAE pour les investigations préalables est structurée, détaillée et met en œuvre les moyens nécessaires et proportionnés pour gérer les impacts temporaires sur l'environnement et le patrimoine. La démarche anticipe les contraintes (géotechniques, archéologiques) et intègre de manière robuste la séquence ERC, avec des engagements financiers et fonciers de long terme (suivi sur 50 ans, 3652 ha de compensation).

L'approbation rapide de cette DAE constitue un signal fort d'engagement en faveur du développement régional et de la modernisation de nos infrastructures. Elle permettra de lancer la phase d'études détaillée et de maintenir l'objectif de mise en service en 2032, assurant ainsi aux entreprises et aux citoyens d'Occitanie les bénéfices stratégiques d'un réseau ferroviaire performant, compétitif et décarboné.

A cet égard, nous demandons aux autorités compétentes de valider cette DAE afin de permettre le lancement des investigations, condition nécessaire à l'avancement d'un projet d'intérêt public majeur pour notre région.



# Gasseau Bastien - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:11:19
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Arret chantier lgv

**Contribution :**
Le gouvernement doit stopper ce projet qui est anachronique ecologiquement et financièrement.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## Sophie GROUSSEAU

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:11:31
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Chose promise , chose due !
**Contribution :**
Ce projet a été promis et attendu depuis trop longtemps. Il est temps de le réaliser. Le Sud-Ouest mérite une infrastructure moderne, durable et à la hauteur de son dynamisme. Pour que tous les territoires soient équitablement desservis !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## Daheron Samuel - Mongauzy

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:12:09
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non a la lgv
**Contribution :**
Une ligne bordeaux Toulouse existe déjà ! alors pourquoi détruire et betoniser des centaines de kilomètres de milieu naturel alors qu'une solution existe déjà par l'aménagement de la ligne existante ! Habitant le long de cette dernière je suis prêt à en subir les nuisances quotidienne afin de préserver les milieux naturels que vous vous apprêtez à détruire au nom de: je ne sais quel gain de temps.Ce projet inutile va détruire plus que de raison mon petit village traversé par l'actuel voie ferrée va être complètement défiguré par une gravière gigantesque créé de toute pièce pour fournir les matériaux nécessaires à la destruction irréversible de la vallée du ciron et bien d'autres ! Dans un monde totalement déréglé par l'activité humaine notre devoir et notre bon sens devrait nous commander de ralentir et non pas de continuellement accéléré droit dans le mur.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## Magali-Vincent Raimbault

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:12:31
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Ligne LGV vers Toulouse
**Contribution :**
Bonjour,Je suis pleinement favorable au projet de ligne LGV jusqu'à Toulouse, pour des raisons environnementales (éviter de prendre l'avion pour aller à Paris ou Lille) et pour faciliter l'implantation de nouvelles entreprises dans notre région.En espérant que ce projet pourra rapidement voir le jour, nous l'attendons depuis si longtemps.Merci,Vincent Raimbault
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## Nathalie - Villandraut

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:12:52
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV
**Contribution :**

Je suis contre la destruction massive de la LGV qui ne servira à rien dans mon quotidien. Je vis à la campagne pour sa qualité de vie, sa quiétude, et sa nature. Pourquoi vouloir détruire des hectares alors qu'il existe déjà un tracé à rénover ? Ce projet fou est une aberration et ne me servira pas pour aller bosser à Bordeaux.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Fontanilles Daniel - Saint-Martin-Curton

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:13:16
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la LGV
**Contribution :**
Suite à la réunion organisée par SNCF LNSO à Pindères,  aux diverses lectures que nous avons réalisées de votre pavé explicatif et indigeste, je n'ai rien trouvé qui puisse me faire changer d'avis, bien au contraire. Je trouve que le projet d'une LGV reliant Toulouse à Paris passant par Bordeaux est une ineptie qui détruit un cadre de vie, qui coûte très cher et ne nous apporte rien sinon des nuisances et des effets négatifs irréversibles pour l'environnement. Je dis NON à la LGV
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Ballion  Jean-Claude  - Bègles

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:16:56
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet inutile LGV
**Contribution :**
Je m'oppose au projet LGV qui de plus d'être inutile est destructeur de forêts primaires et de lieux préservés.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Ville Laurence - Madaillan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:18:53
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** PPVE travaux préalables à la LGV BX-Toulouse
**Contribution :**
Tout d'abord, je constate que cette PPVE est un simulacre de démocratie: les citoyens ne peuvent lire 25000 pages en un mois!De plus, le conseil national de protection de la nature a déjà émis un avis négatif. (obsolescence et absence de données chiffrées pour les compensations)Je me suis rendue en préfecture pour consulter ce dossier: un dolmen et deux châteaux seront dégradés dans le 47: aucune compensation n'est possible.Comme le constate votre registre, des écosystèmes riche en biodiversité sont traversés par ce projet, donc perturbés, voire détruits, facilitant  entre autres l'installation d'espèces invasives.Je refuse ces travaux tout comme le projet qui détruit nos terres , les écosystèmes naturels, la biodiversité , malgré les soit-disantes compensations qui  impacteront négativement nos territoires au delà des 4800ha dégradés (hêtraie unique en Europe, zones humides déjà manquantes en France, espèces protégées en voie de disparition...) que ce projet induit.Cette LGV qui va trop vite pour s'arrêter ne sert qu'aux parisiens et bordelais voulant arriver à Toulouse. Elle ne désenclavera pas notre département qui a surtout besoin de la qualité des trains du quotidien pour le travail  de nos habitants mais qui seront encore perturbés et non rénovés à cause de cette LGV délétère.Le coût de la rénovation des lignes existantes a été chiffré, avec la création de shunts améliorant les temps de transport. Il est beaucoup moindre -sans comparaison!- que le coût de cette

LGV financé injustement par les locaux (QPC en cours)qui ont émis un avis défavorable à ce projet qui plus est!AVIS NEGATIF
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marie - Noaillan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:19:30
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV
**Contribution :**
Ce projet constitue une incohérence à la fois écologique, environnementale et économique.Le gain de temps annoncé pour les futurs trajets ne justifie en rien le coût global du projet — qu'il s'agisse du temps investi, des destructions qu'il entraînera ou des dépenses engagées.Le rapport entre avantages et inconvénients est déséquilibré : ce sont les habitants, humains comme non-humains, ainsi que les milieux naturels, qui en supporteront les conséquences.Par ailleurs, ceux qui subiront le plus fortement l'impact de cette infrastructure n'en tireront pas de bénéfice. Ce projet ne répond absolument pas aux besoins en mobilité douce de nos communes ni de notre territoire.Moderniser les lignes existantes, acquérir du matériel ferroviaire récent et augmenter les fréquences serait une réponse bien plus pertinente aux besoins réels.Notre territoire peut — et doit — être protégé.La vallée du Ciron est un trésor naturel qu'il faut préserver.Les nuisances sonores quotidiennes que nous subirions doivent également être prises en compte.La politique d'austérité actuelle devrait s'appliquer à des projets d'une telle ampleur.Nous vous demandons de faire entendre nos voix, de résister aux décisions européennes qui ignorent nos territoires et à ceux qui, pour des raisons économiques, soutiennent ce chantier pour en tirer profit.En écoutant les habitants qui vivent ici, vous pourriez réellement influencer l'avenir et obtenir une véritable reconnaissance.Cette nouvelle ligne à grande vitesse ne ferait qu'aggraver les destructions.Investissons plutôt cet argent dans la rénovation et la valorisation de l'existant.?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Verbeeck Anne - Fargues-sur-Ourbise

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:19:50
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** !!! La LGV, on n'en veut pas dans le Sud-Ouest !!!
**Contribution :**
Ce projet est tout simplement ABBERRANT !!!Comment est-il possible de détruire des milliers d'hectares de forêts, de champs, de villages pittoresques, quand on sait qu'il y a déjà des lignes existantes que l'on pourrait juste rénover, tout ça pour gagner quelques minutes sur un trajet?Sans parler des nuisances sonores que celui-ci va engendrer pour les habitants, pour la faune, mais aussi l'impact énorme que ce projet aura au niveau environnemental.Qui va payer pour cette ligne?  Le contribuable encore et toujours!  Pourquoi encore gaspiller de l'argent, alors que celui-ci pourrait être réinvestit dans d'autres projets bien plus importants?Je suis absolument CONTRE ce projet de LGV reliant Bordeaux à Toulouse, qui constitue selon moi une aberration pour les raisons suivantes :ÉconomiquesProjet très coûteux (plusieurs milliards) pour un gain de temps limité.Endettement des collectivités et risque de dépassements de budget. Augmentation des impôts locaux dans un contexte économique où les ménages voient déjà leur pouvoir d'achat déjà bien diminué.Les fonds engagés seraient bien plus utiles pour moderniser le réseau actuel et renforcer les TER et le fret, dont les pannes et retards répétés compliquent considérablement les déplacements du quotidien pour les habitants de ces régions.ÉcologiquesDestruction d'écosystèmes : forêts, zones humides, vallées naturelles, espèces protégées.Impact carbone élevé lié aux travaux, matériaux et

ouvrages massifs.Risques sur l’eau, les sols et des études environnementales jugées insuffisantes.Paysagistes et territorialesDégradation durable des paysages ruraux, viticoles et naturels (Sauternais, vallée du Ciron…).Une destruction majeure d’écosystèmes — forêts, zones humides, vallées naturelles, habitats d’espèces protégées ; dont la forêt des Landes, véritable patrimoine écologique et économique, qui joue en plus un rôle essentiel de “poumon vert” pour la région.Atteinte à l’attractivité touristique et au cadre de vie des habitants de la régionEn bref le projet représente une dépense publique colossale pour des bénéfices limités.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bénard Fanny - Thumeries

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:21:18
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection de la vallée du Ciron
**Contribution :**
Il est, certes, important de développer les lignes de chemin de fer mais absolument pas au détriment des derniers endroits de nature qui existent sur notre territoire français. Celui de la vallée du Ciron est d’autant plus important à sauvegarder qu’il est un des plus anciens milieux naturels préservé. Pour notre génération, pour les générations futures, il est essentiel de sauvegarder nos écosystèmes.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.
**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:23:55
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Ligne Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Bonjour, je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse. Ce projet est vital pour le développement et l'attractivité du Sud-Ouest. Il renforcera les échanges économiques, facilitera les déplacements du quotidien et dynamisera nos territoires.Eric Raffault
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rivet Théo - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:24:05
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable au projet
**Contribution :**
Je souhaite une révision du projet. En tant qu'étudiant en Master de biologie, je connais parfaitement l'importance de ces milieux et ils sont aujourd'hui cruciaux pour faire barrière à l'accélération du changement climatique en Europe. Les détruire n'est absolument pas raisonnable dans un tel contexte d'incertitude climatique.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Vercammen Christophe - Fargues-sur-Ourbise

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:24:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV Bordeaux - Toulouse
**Contribution :**
Madame, Monsieur,Je souhaite exprimer mon opposition au projet de LGV reliant Bordeaux à Toulouse, qui constitue selon moi une aberration pour les raisons suivantes :ÉconomiquesProjet très coûteux (plusieurs milliards) pour un gain de temps limité.Endettement des collectivités et risque de

dépassements de budget. Augmentation des impôts locaux dans un contexte économique où les ménages voient déjà leur pouvoir d'achat déjà bien diminué.Les fonds engagés seraient bien plus utiles pour moderniser le réseau actuel et renforcer les TER et le fret, dont les pannes et retards répétés compliquent considérablement les déplacements du quotidien pour les habitants de ces régions.ÉcologiquesDestruction d'écosystèmes : forêts, zones humides, vallées naturelles, espèces protégées.Impact carbone élevé lié aux travaux, matériaux et ouvrages massifs.Risques sur l'eau, les sols et des études environnementales jugées insuffisantes.Paysagistes et territorialDégradation durable des paysages ruraux, viticoles et naturels (Sauternais, vallée du Ciron…).Une destruction majeure d'écosystèmes — forêts, zones humides, vallées naturelles, habitats d'espèces protégées ; dont la forêt des Landes, véritable patrimoine écologique et économique, qui joue en plus un rôle essentiel de "poumon vert" pour la région.Atteinte à l'attractivité touristique et au cadre de vie des habitants de la régionEn bref le projet représente une dépense publique colossale pour des bénéfices limités, alors que d'autres investissements seraient bien plus pertinents ; notamment une liaison Bordeaux–Lyon via Clermont et Brive, qui contribuerait réellement au désenclavement du centre de la France et offrirait un meilleur retour économique pour les régions.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Elisabeth - Budos

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:27:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** La biodiversité et les espèces protégées
**Contribution :**
Je suis inquiète quant à la protection de la forêt autour du Ciron notamment la hêtraie de Villandraut qui est millénaire. Le passage de la ligne va modifier les conditions de vie de la hêtraie et peut-être entraîner sa destruction. Les mesures de compensation ne permettront pas de recréer cette forêt et ce sera un patrimoine perdu à tout jamais.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Theodor Marilou - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:28:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable à la mise en danger de l'écosystème de la vallée du Ciron
**Contribution :**
Le projet de ligne TGV Bordeaux Toulouse passe part la vallée du Ciron, cela est désastreux pour la biodiversité exceptionnelle présente sur place, ou cohabite salamandres, cistrudes et oiseaux menacés. Zone humaine, micro climat, forêt millénaire... Autant de raison de ne pas venir scinder en deux cet espace sauvage avec un TGV ultra perturbant et polluant pour les espèces présentes.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Daude Jean-Louis - Seignosse

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:29:04
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Intérêt économique
**Contribution :**
Dans un contexte de restriction budgétaire ou il faut mettre les efforts du budget sur l'armement et ses connexes, il est incompréhensible de financer des activités dont les acteurs sont des groupes positionnés sur des projets du même type à l'interational ayant pu se constituer des hauts de bilan sur

le dos des marchés publics depuis les années 1980.  Pour quel type de population et pour quel nombre de personnes par semaine, par mois, avons nous intérêt à détourner des sources, détruire des forêts, expropriés des agriculteurs, des sylviculteurs, des viticuteurs, sachant qu'avec ce changement climatique le patrimoine forestier du massif des landes de gascogne et du sud des landes, qui déjà bien impacté par les tempêtes, incendies, insectes, culture du maïs est un patrimoine majeur au captage de CO2.Cette ligne est une demande formulée par des hobbies dont le seuil intérêt est de descendre en 4 ou 5 hres sur le lieu de résidences du Jeudi soir au Lundi soir. Effectivement depuis le COVID l'immobilier de la côte Aquitaine dans son ensemble a permis aux cadres de la région parisenne de s'implanter, de bousculer le système de vie sociale, économique et touristique sur l'ensemble du massif.D'autre part ce massif ou la sylviculture est un ancrage culturel est majeur pour la survie de la filière bois. En effet les massifs forestiers français vont être confrontés au dépérissement, à des changements de culture et ce n'est pas demain que nous pourrons de nouveau recréer des emplois dans la seconde et troisième transformation dans ce milieu qui a déjà du mal à maintenir un niveau de première transformation, faute des coûts de production, de l'énergie en France. La massifiacation étént devenu la règle d'or de gestion pour la rémunération des actifs... Quel est le véritable intérêt et quels enjeux de développement pour les villes comme Mont de Marsan, Dax, voire Bayonne à moyen et long terme dans un contexte mondial que nous allons traverser et qui va bousculer tous les modèles de vie, d'économie pendant les 20 ou 30 années à venir. Dépenser pour ne servir qu'une minorité avec des effets négatifs immédiat sur l'environnement alos que nous avons besoin de concentrer les efforts sur les bases fondamentales de l'enseignement, de la santé, de la sécurité de ce pays dans son ensemble est une fois de plus une erreur de gestion d'état si ce n'est de comprendre que certains hommes d'état n'ont ce cesse que de recopier les modèles des années 1980-1995 avec les principes et les conséquences que l'on connaît. Autant améliorer l'existant pour permettre à tous de mieux utiliser les réseaux ferrés de proximité plutôt que de favoriser une minorité qui rendra non rentable ces nouvelles lignes. L'évolution de l'avionique rendra encore demain plus rentable, moins cher et peut-être moins polluant que le transport ferroviaire de quelques individus pour faire Paris Dax ou Bayonne, Paris Toulouse en passant par Bordeaux. Combien d'années faudra-t-il pour amortir et compenser les dépenses énergétiques et de pollution créer par cet ouvrage ? J'aimerai avoir une réponse à cette question, comme à celle des enjeux sociétals, éconoiques pour le massif Landais dans son ensemble. Bien cordialement. Jean-Louis DAUDE
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Olivier Dupont

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:30:39
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** ligne Toulouse Bordeaux
**Contribution :**
Je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse. Ce projet est vital pour le développement et l'attractivité du Sud-Ouest. Il renforcera les échanges économiques, facilitera les déplacements du quotidien et dynamisera nos territoires.--
[AIorK4wu_ex9WbIGHHspz5o1qnJCByR3BUUFcUjc0zIS7JeFsHJVSdXD8n-fxZan_Xmd0LXtNHdruYgWk-_s]
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Denys Laetitia  - Le Haillan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:32:58
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Protection de la vallée du ciron
**Contribution :**
Le projet de la ligne tgv traversant la vallée du ciron illustre une aberration en privilégiant la vitesse de transport au détriment de la biodiversité et du patrimoine naturel. Cette initiative menacerait un écosystème riche et fragile, mettant en péril des espèces végétales et animales, ainsi que la qualité de l'eau de la région. En outre, elle négligerait les valeurs culturelles et touristiques de cette zone préservée, tout en ignorant les préoccupations des communautés locales. Plutôt que de se concentrer sur une mobilité toujours plus rapide, il serait préférable d'explorer des solutions alternatives respectueuses de l'environnement, comme l'optimisation des infrastructures existantes.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Adrien - Cérons

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:32:59
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Détruire une partie de la vallée du Ciron pour un projet coûteux et sans véritable utilité est encore un bel exemple de déconnexion de nos pouvoirs publics au regard des véritables besoins du peuple.Avis défavorable
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# HERBERICHS Benoît - Le Passage

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:34:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** AVIS DEFAVORABLE AU PROJET DE LGV GPSO
**Contribution :**
Je suis défavorable à l'autorisation environnementale du projet de LGV dénommé GPSO pour les motifs suivants :- un coût environnemental (écologique) démesuré, des destructions de milieux irréparables sur tout le tracé, des question insuffisamment approfondies (hydrologie)- un coût financier considérable et excessif pour les générations futures- une utilité très relative, le gain de vitesse n'est pas absolument nécessaire- absence de proposition alternative détaillée (amélioration de l'existant) dans le contenu des dossiers soumis à consultation- ...et en raison de l'insuffisance de prise en compte par les promoteurs du projet de l'opposition de fond qui s'exprime constamment depuis son apparition,provenant notamment d'acteurs publics qualifiés et représentatifs.Au nom des générations futures, le principe de responsabilité exige l'abandon de ce projet et la remise à l'étude d'une solution durable et adaptée.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sbastien AGARD

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:34:59
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Pour la ligne Bordeaux Toulouse avec un arrêt à Montauban
**Contribution :**
Bonjour à tous,Pour des raisons économiques, écologiques et sociales, je suis pour le développement des transports ferroviaires et en particulier cette ligne à fort potentiel, y compris écologique, pour le grand sud.De plus, il faut préparer dès maintenant l'après pétrole me semble-t-il,

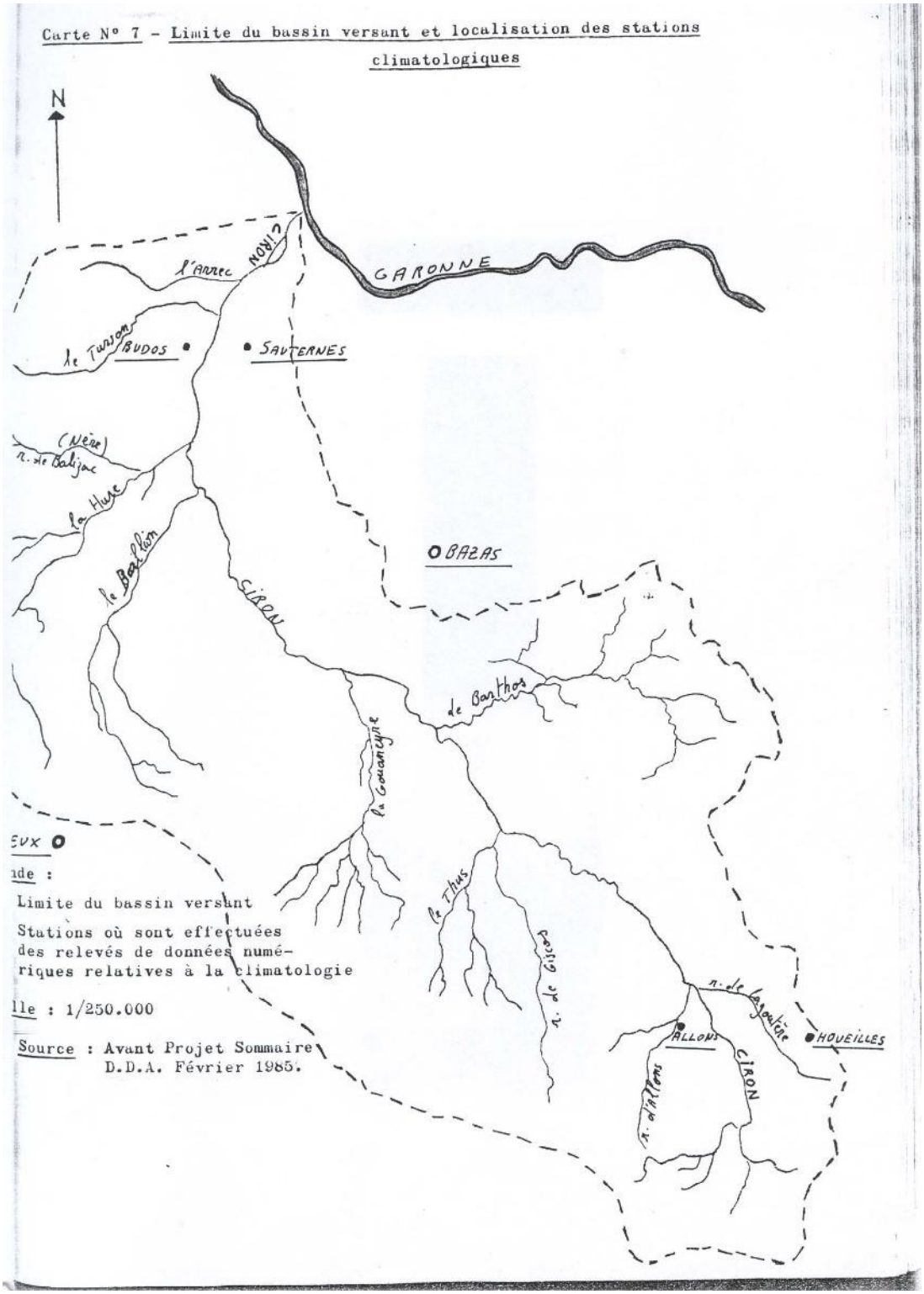
la question de savoir s'il faut le faire ne devrait même pas se poser.Sébastien AGARD859 Chem. des Marios, 82000 Montauban06 16 ** ** **
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Tiercelin  Elsa - Noaillan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:35:31
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la voie rapide sud gironde
**Contribution :**
Bonjour, je trouve inconcevable en 2025, avec ce que l'on sait sur notre planète, de pour suivre de tels projets comme cette voie rapide.. Perdre le moindre m2 de nature, encore plus lorsqu'elle est riche en biodiversité comme la vallée du Ciron, serait dramatique, pour nous, nos enfants surtout. J'espère que la sagesse l'emportera sur les profits..
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# sigaut olivier - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:38:29
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** ^présence d'espèces prioritaire
**Contribution :**
la LGV met en péril un certains nombre d'espèces dont le vison d'europe sur le quel nous avons travaillé et mené des recherchescdtla nature ne se compense pas olivier sigaut 0648******professeur en gestion de l'environnement
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (BVCiron (2).jpg)




# Moreau Gwénaël - Guipry-Messac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:40:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable à ce projet
**Contribution :**

Il va être temps de réfléchir en terme de ressources naturelles plutôt qu'en gain de temps qui ne servira qu'à une minorité de privilégiés.Nous avons avant tout une planète à remettre à nos descendants !!!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# vanessa - Saint-Michel-de-Rieufret

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:41:45
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition à l'autorisation des investigations LGV Bordeauxâ?"Toulouse
**Contribution :**
Je m'oppose à l'autorisation environnementale des investigations préalables à la LGV Bordeaux–Toulouse pour raisons économiques et écologiques.Coût public colossal : le GPSO (phase 1) est estimé à 14 milliards d'euros (plan de financement partagé État/collectivités/UE). Gain de temps modeste : la LGV est annoncée comme permettant 1 heure de gain entre Bordeaux et Toulouse (argument central des promoteurs). Ce gain doit être mis en regard du coût. Alternative moins chère et crédible : des évaluations parlementaires et techniques estiment qu'une modernisation des lignes existantes pourrait coûter dans une fourchette allant de 4,6 à 7,3 milliards et donner des améliorations substantielles de service sans nouvelle emprise massive. Empreinte territoriale lourde : l'emprise totale du projet (tronc + aménagements) est de l'ordre de 4 800 hectares. C'est une artificialisation majeure des sols. Menace sur la vallée du Ciron : le tracé et les travaux prévus mettent en danger la vallée du Ciron (site Natura 2000) avec hêtraies relictuelles et milieux humides remarquables et des associations estiment l'impact à plusieurs milliers d'hectares. Autoriser des investigations qui impliquent défrichements/forages sur un site protégé est contradictoire avec la finalité de la protection. Conclusion: dépenser 14 milliards pour gagner 1 heure, en artificialisant 4 800 ha et en menaçant un site Natura 2000, alors qu'une modernisation à 4,6–7,3 milliards existe, est économiquement et écologiquement injustifiable — je demande le refus de l'autorisation des investigations préalables.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# DUBOIS Julien - Dax

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:43:57
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution du Grand Dax
**Contribution :**
1.Pour le Grand Dax, un projet qui permet le désenclavement vers l'EstAujourd'hui:Il faut 4 heures en train pour relier Dax à Toulouse.7 heures pour aller à Montpellier, 8 heures pour Marseille.Ce n'est plus acceptable pour nos habitants, nos étudiants, nos professionnels, nos visiteurs.Cela freine la mobilité, cela freine l'emploi, cela freine notre développement.Demain, grâce à la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest :•Dax sera à 1h30 de Toulouse, via une ligne directe sans correspondance,•Les habitants d'Occitanie pourront venir chez nous plus facilement… et inversement •Ce projet améliorera aussi à terme nos connections avec l'EspagneLe Grand Dax, c'est la 1?? destination thermale de France.Des milliers de curistes viennent chaque année profiter de nos soins, de notre qualité de vie, de notre environnement.Demain, grâce à la LGV, ils pourront venir :•Plus vite,•Plus souvent,•En train, plutôt qu'en voiture.La LGV est donc une opportunité économique, touristique, humaine2. Un Projet vertueux sur le plan environnemental car il va limiter le déplacement par la route, en voiture ou camion, en avion.Les lignes nouvelles permettront une diminution immédiate des émissions de $CO_2$ : 340 000 tonnes devraient être évitées chaque année .On estime que d'ici 2040, 8 millions de trajets en voitures se reporteraient sur les trains de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest. À l'horizon 2040-2050,

la LGV devrait permettre un report de 2.000 camions par jour de l'axe routier atlantique vers le ferroviaire (sur les lignes existantes). Enfin, 2 millions de passagers pourraient se détourner des trajets par avion pour privilégier le train.A noter : le tracé a été pensé pour minimiser les effets de cette construction sur la biodiversité existante, ainsi que les bâtis. Dans les cas très précis où la perte de surfaces naturelles est inévitable, elle sera compensée au double.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Celia - Mazères

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:45:52
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Exposé contre la LGV
**Contribution :**
Madame, Monsieur,En tant qu'habitante du Sud Gironde, la LGV ne représente que des inconvénients et aucun avantage. Les travaux vont détruire notre merveilleux lieu de vie et cette vallée du Ciron si précieuse. Nous ne gagnerons en revanche pas en mobilité.Je vous prie de faire tout votre possible pour étudier là possibilité d'une modernisation de la ligne actuelle de train, afin de satisfaire l'ensemble des publics. Les coûts économisés à court terme et tenant pas compte de notre environnement et de la nature seront chèrement payés à long terme.Merci de protéger nos enfants.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Cathie - Luynes

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:46:21
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre
**Contribution :**
Bonjour.Je suis CONTRE  ce projet absurde mais on continue à marcher sur la tête et à vouloir aller encore plus vite "au cimetière "...Détruire tout un écosystème pour une ligne TGV, voilà le progrès !!!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Virginie CHIAVASSA

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:46:40
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** avis positif
**Contribution :**
Bonjour,Je soutiens la création de la ligne.En favorisant le train, la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse permettra de réduire les émissions de CO? et d'alléger la circulation routière. C'est une écologie de la raison, celle qui conjugue progrès, mobilité et respect de l'environnement.Merci,Virginie Chiavassa
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sophie - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:46:59
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV est un projet néfaste
**Contribution :**
Je vis près du tracé de la LGV. Je vis au milieu de forêts, de zone Natura2000, près de ruisseau. Quand on se promène on a la chance d'y voir des espèces vivantes (faune et flore) particulières. Je

parle bien de "chance". Une biodiversité déjà trop malmenée par la vie humaine et nos défauts : pollutions en tout genre, destructions d'habitats naturels..... et on veut faire traverser un train à grande vitesse au milieu de ce décor. Ça va participer au massacre d'un écosystème déjà fatigué de nos bêtises. J'ai fait le choix de vivre en pleine nature, ce n'est pas pour entendre le train passer. D'autant, que financièrement d'autres infrastructures d'utilité publique devraient être prioritaires. Laissez nos forêts tranquilles, incluant la faune et la flore qui y vivent. Autoroutes, LGV, qu'on va devoir payer à prix exorbitants à des capitalistes qui se foutent totalement de l'avenir de nos forêts, des êtres vivants en général tant qu'ils encaissent leur billet. On l'a vu le résultat sur des autoroutes qu'on ne cesse de financer, est on obligé de poursuivre cette aberration ? Sincèrement qui a besoin de cette LGV, quand on pourrait juste entretenir les réseaux existants convenablement. Ça suffirait plutôt que de planter de nouveaux rails qui vont revenir aussi chers dans les années à venir. Laissez nos forêts tranquilles, laissez les habitants autour tranquilles, laissez la faune et la flore tranquille.... plus ça va et moins ils ont d'espace. Le Ciron est riche de ce qu'on méprise : la Nature ! On a besoin d'elle. Trop d'arbres coupés partout et on voit les résultats massivement. Et alors qu'on crit au réchauffement climatique on continue la bêtise humaine : celle de tout détruire. Les gens qui vont vivre près de la nature, qui fuit cette aberration autant que possible, contraint de financer et de supporter un projet qu'ils refusent. STOP gardez vos sous pour de vrais projets qui nous seront utiles à tous et pas à 3 bourgeois.Il faut dire STOP.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Causse Alexandre - Savignac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:49:48
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable au projet de LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Je suis en désaccord total avec le grand projet ferroviaire pour les raisons suivantes : - écologiquement tout d'abord, car en plus d'être dévastateur ce projet promet une surconsommation d'énergie fossile dans une période dont il est important d'en réduire les effets. Ensuite il prévoit de traverser des milieux naturels qu'il est primordial de préserver. - économiquement ensuite, un déficit budgétaire qui n'est plus à démontrer. Il convient donc logiquement d'abandonner touts projets n'étant pas de première nécessité et qui de plus coûterait des sommes astronomiques. Quand on sait qu'un investissement beaucoup moins coûteux sur la ligne déjà existante permettrait un transport plus régulier et plus fiable. - démocratiquement enfin, car quand les gens directement touchés par ce projet, se prononcent contre celui-ci, il va de soit de les écouter. J'apporte donc un avis défavorable à cette demande d'autorisation environnementale.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# France Stéphanie - Soissons

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:50:04
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
En tant que citoyenne, je m'oppose à ce projet qui va dénaturer une vallée précieuse pour son écosystème.Il faut la préserver et empêcher ce type de projet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Manon - Sennecey-le-Grand

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:51:11
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable au projet de la ligne TGV Bordeaux-Toulouse
**Contribution :**
Je suis défavorable à l'ensemble du projet. Il est temps, après tant que COP (et notamment la COP30 qui vient d'être clôturée), de mettre en application de réelles actions pour la défense de l'environnement et la protection de la biodiversité. Et avant de toujours créer plus de lignes, peut-être serait-il judicieux de d'abord entretenir et remettre en état les voies et les trains déjà en service ? Merci d'utiliser nos impôts avec plus de discernement, et d'entendre nos revendications pour une fois.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Tanguy Vincent - Canéjan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:53:08
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Projet inutile et nefaste
**Contribution :**
Absolument contre
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Raigné Annie - Saint-Martin-Curton

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:57:26
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la LGV
**Contribution :**
La population s'est déjà exprimée sur le dossier en 2014 et rejetait massivement ce projet. La commission d'enquête a laissé un avis défavorable sur ce projet suite à l'enquête publique. Il est inacceptable et aberrant que des alternatives non destructrices comme la modernisation de la ligne existante (étude Claraco) n'aient pas été sérieusement étudiées. Les habitants de nos régions ont besoin de trains du quotidien. Ce projet extrêmement couteux est scandaleux alors que les finances de l'état, des régions et des départements sont exsangues, alors que les services publics disparaissent partout dans nos zones rurales ; Il y a déjà une ligne TGV entre Bordeaux et Toulouse. Une infrastructure comme celle de la LGV accentue les inégalités territoriales, en concentrant les bénéfices sur les grandes métropoles et en laissant les territoires traversés supporter les nuisances. Le dossier ne traite pas cette question.Sans évaluation de la cohésion territoriale, le projet ne permet pas de vérifier sa contribution réelle au développement équilibré des territoires, ce qui contrevient aux principes d'aménagement durable fixés par la loi.Le maître d'ouvrage invoque un intérêt public majeur lié à la modernisation du transport ferroviaire. Cependant, cette notion suppose une balance claire entre les bénéfices collectifs et les atteintes subies par les populations locales. Le dossier ne démontre pas que les avantages attendus compensent les pertes agricoles, les nuisances et les risques pour la qualité de vie.Si la démonstration d'un intérêt public majeur ne prend pas en compte les impacts sociaux et territoriaux concrets, l'équilibre légal entre utilité publique et atteintes à l'environnement n'est pas établi.De plus, les risques de pollution pendant les chantiers ont-ils été évalués de manière suffisante ? Les activités de forage, le stockage de matériaux et l'usage d'hydrocarbures sur les bases de chantier comportent des risques connus pour la qualité de l'eau. Le dossier annonce des "mesures préventives" mais sans préciser les seuils de surveillance, la localisation des points de contrôle ni la fréquence des analyses. Il n'est pas démontré que les moyens de prévention seront suffisants pour éviter toute contamination. Tout cela ne répond pas aux obligations de maîtrise des risques prévus par le Code de l'environnement. Le dossier présente les

milieux, zones humides, boisements, prairies et corridors aquatiques de façon séparée, sans évaluer les interactions entre eux. Or, leur interdépendance conditionne le maintien de la biodiversité locale.En n'analysant pas les interactions entre milieux, le dossier ne permet pas d'évaluer l'équilibre écologique global, ce qui contrevient à l'approche intégrée exigée par la réglementation. Les travaux généreront du bruit, des vibrations, de la poussière et une circulation accrue sur les routes locales. Le dossier n'indique pas de plan d'accompagnement spécifique ni de mesures de réduction des nuisances pour les habitants proches du tracé.Enfin  la vallée du Ciron présente un écosystème exceptionnel qui est directement impacté par ce projet.Pour toutes ces raisons, je suis foncièrement opposée à cette nouvelle ligne LGV.Oui aux trains du quotidien
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rose - Casteljaloux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 11:58:49
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** avis négatif sur les travaux d'investigations préalables de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse
**Contribution :**
Je suis contre la réalisation des premiers travaux du projet GPSO.Au vue des informations présentées dans ce dossier et au regard des multiples avis négatifs des structures compétentes consultés (Autorité environnemental, CNPN, Syndicats, Commune etc...), on peut noter que ce dossier présente de nombreux manques, entre autre sur la mise en place de la séquence ERC.Il semble que la décision du tracé est été validé en 2012 alors que les inventaires ont été réalisés seulement après et qu'ils montrent les nombreux enjeux écologiques du territoire, ainsi l'évitement n'a pas pu être maximisé puisqu'un tracé devrait être définis après la connaissance des enjeux.Ces travaux vont engendrer la destruction de nombreux habitats d'espèces protégés et l'impact de cette destruction ne semble pas correctement mesuré. Par exemple le dossier regroupe les espèces en sous-catégorie assez général, sans toujours distinguer leurs exigences écologiques propres. L'évaluation environnementale doit traiter séparément chaque espèce protégée concernée, faute de quoi elle ne répond pas aux exigences du Code de l'environnement et ne permet pas de juger de l'impact réelle sur les espèces, ni de mesurer correctement les besoins de compensation.De plus aucune analyse de l'impact cumulé n'a été réalisé, alors que certaines espèces inventoriées sont très fortement sensibles à la fragmentation. à l'époque de la décision d'en faire un projet d'utilité public il n'y avait pas de connaissance sur les pertes engendrés par un tel projet, je pense qu'il faudrait revoir cette attribution du projet : quels sont les gains au regard des nombreuses pertes écologiques que ce projet engendre. Perte qui sont d'ailleurs tout de même mentionné dans ce dossier bien qu'elles soient sous estimés (il y a des critiques de nombreuses structures compétentes quand à la réalisation des inventaires sur les zone humide comme sur la faune, que les espèces ont été regroupés, que les impact cumulés ne sont pas mesurés, etc).
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Margot  - Pessac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 12:07:42
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable au projet de la lhv
**Contribution :**
Je m’oppose à la demande d’autorisation environnementale liée aux investigations préalables à la construction de la LGV Bordeaux–Toulouse.La consultation du dossier d’enquête, n’est disponible que de manière électronique est très difficile à comprendre.En plus, l’étude d’impact me paraît clairement insuffisante : inventaires incomplets, absence de cartographies, absence d’analyse des

impacts cumulés...J’aimerai que mes enfants connaissent la vallée du Ciron sans y voir passer des trains.. juste la nature.Je formule donc un avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Victor - Escource

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 12:11:33
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
Je suis DEFAVORABLE au tracé actuelle du projet de la ligne ferroviaire Bordeaux-Toulouse.Ce dernier passe par la Vallée du Ciron, qui est non seulement un trésor patrimonial gascon (et moins spécifiquement : français) mais aussi un trésor environnemental, historique et écologique. Cette Vallée du Ciron est un espace qui a été préservé des glace du début du Quaternaire, au sein duquel s'est développé une hêtraie exceptionnel ainsi que tout un écosystème spécifique. De même, la réintroduction du brochet d'Aquitaine dans ses eaux est une avancée en terme de protection du patrimoine (génétique) de Gasconne, ainsi que de la représentation mentale que cette vallée porte au sein des Girondais et des Landais. Le tracé de cette ligne est catastrophique, pour autant une étude approfondie d'un tracé qui soit tant vertueux qu'économiquement plus viable, et est l'objet d'inquiétude et de colère des gens du pays. Des gens du pays qui n'ont pas oublié les modes actions d'Iparretarrak dans les années 80, groupe qui est encore une lumière vive dans la lutte pour la préservation des traditions et de nos terres.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Gérard - Gradignan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 12:12:09
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** PROPECTION DES HIRONDELLES ?
**Contribution :**
Madame Monsieur, Après que vous ayez mis à ma disposition 25 000 pages, et après 30 jours de recherche, je n'ai toujours pas trouvé de réponse à une questions que je me pose . Devant mes difficultés de recherche , je vous ai adressé un mail à l'adresse ****@reseau.sncf.fr, resté sans réponse. Ma question était et est toujours la suivante, concernant cette voie ferrée nouvelle Bordeaux- Toulouse :Comment sur ce tracé, de façon très factuelle, proposez vous ( proposeriez vous ) de prendre soin des hirondelles ? Certain de l’intérêt que vous porterez à ma question, je ne doute que que vous prendrez le temps de me répondre à l'issue de cette PPVE
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# boyer anne - Cérons

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 12:12:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** opposition motivee au projet GPSO
**Contribution :**
Je pense que la vallée du ciron doit etre protegée, c'est une ressource indispensable a l'ere du rechauffement climatique, altérer son micro climat de hetraie millénaire serait une perrte irreversible. Ce projet viole les droits fondamentaux de l'écologie.Je pense que l'étude d'impact necessaire pour un tel projet est insuffisante : les espéces protégées notamment n'ont pas été inventoriées telles que le vison d'europe.Je ne comprends pas que l'on engage un tel investissement financier alors que

l'alternative de moderniser la ligne deja existante serait 4 fois moins couteuse. Je suis contre ce projet qui detruirait l'ecosysteme de mon lieu de vie jusqu'alors preservé, sans compter l'impact sur nos vignobles du sauternais prosperant grace a la fraicheur du ciron.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Schmidt Linda - Tarbes

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 12:13:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** besoin de préserver la biodiversité
**Contribution :**
Bonjour,Je ne peux en aucune façon donner une autorisation à couper la vallée du Chiron en deux. Les animaux ne connaissent pas les frontières et ils ont de plus en plus de mal à survivre avec le peu qu'il leur reste! Les zones humides sont essentielles pour préserver cette diversité si précieuse.Il faudrait revoir ce projet afin qu'il ne détruise pas cette vallée unique. Il y a déjà une ligne qui relie ces villes. C'est plus logique et moins destructeur de la moderniser.Merci de tenir compte de l'opinion publique que je suis sûre, est largement défavorable à ce projet exorbitant.Salutations sincères,Mme Linda Schmidt
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Peyrusson Hofmann Lina - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 12:13:46
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ecologie et énergie
**Contribution :**
Ce projet est une aberration écologique et énergétique. La transition énergétique implique de limiter la consommation globale d'énergie. Au regard de l’ampleur des travaux, des déplacements de terre, des différents aménagements et contournements, je doute que cette économie soit réelle. A cela s’ajoute l’ensemble des travaux lie à la production d’électricité (parcs photovoltaïques) que les documents n’abordent pas. De plus, le projet n’indique pas les consommations électriques liées à laconstruction et à l'exploitation ni les sources d'énergie captées.Sans les différentes informations prouvant une consommation d’énergie maîtrisée et d'une recherche d’approvisionnement énergétique durable, la compatibilité du projet avec la transition énergétique est à prouver.Ici nous avons besoin de trains du quotidien qui permettent à la population d’effectuer ses trajets domicile travail dans les meilleures conditions. Concernant les déplacements sur Toulouse les alternatives existent, reste à aménager les voies existantes pour être en accord avec une transition énergétique et écologique.J’émets donc un Avis défavorable la demande d'autorisation environnementale relative aux investigations préalables à la réalisation de la Ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse.J’affirme mon opposition à ce projet de réalisation de la Ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Tuffnell Frédérique - Rochefort

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 12:15:40
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du ciron
**Contribution :**

Le projet d’autoroute doit absolument éviter de détruire la hêtraie glaciaire vieille de 40 000 ansC’est une forêt-galerie, des zones humides et d’un microclimat exceptionnelAvec une biodiversité rare (cistude, salamandre, oiseaux, insectes…)Le principe ERC doit s’appliquer dans l’évitement. Car on ne peut compenser la perte de la hêtraie.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# CAUSSE JEANNE FRANCOISE - Savignac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 12:18:33
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à l'autorisation environnementale concernant le projet de LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
ma contribution sur la demande d'autorisation environnementale pour ce projet de LGV Bordeaux Toulouse est défavorable.Quand nous mettons dans la balance, le coût environnemental de ce projet et ce qu'il va apporter à la population sans même prendre en compte la dépense public que cela engendre. Il est clair que ce projet est un désastre pour l'environnement et pour tous ceux qui l'habitent.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Détrieux  Delphine  - Bazas

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 12:23:11
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** La protection du Ciron
**Contribution :**
Cette nouvelle ligne n’est pas une attente des citoyens, elle va détruite un peu plus notre environnement, notre vallée du Ciron. Comme l’autoroute A65, il y a quelques années, c’est un projet inutile et dévastateur. Laissez nous tranquille
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Adrien Elise - Saint-Médard-en-Jalles

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 12:27:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Risque de maladaptation
**Contribution :**
Il est certes important de développer les transports publics pour réduire les émissions de CO2, mais attention à ne pas traiter de manière séparées les différentes crises environnementales. Ici, le risque de maladaptation me semble criant : cet ouvrage oeuvre pour la crise climatique mais est au détriment de la crise de la biodiversité. Il faudrait réévaluer ce projet afin de trouver une alternative (ou ne rien faire du tout) qui ne porte pas atteinte à la biodiversité, et contribue à limiter le changement climatique. La vision a apporter doit être systémique. La crise environnementale n'est pas seulement une crise climatique
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# S. N.

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 12:28:09
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse
**Contribution :**

Je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse. Ce projet est vital pour le développement et l'attractivité du Sud-Ouest. Il renforcera les échanges économiques, facilitera les déplacements du quotidien et dynamisera nos territoires. Il est important que les engagements soient tenus.Cordialement
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# MARIE CHRISTINE - Fargues-sur-Ourbise

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 12:28:21
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** impacts LGV
**Contribution :**
Bonjour Mesdames, Messieurs,Nouvellement installée dans le Lot et Garonne depuis ma retraite, j'ai été stupéfaite, sidérée, ahurie, atterrée et scandalisée en apprenant par mon notaire (lors de l'achat de ma maison à Fargues sur Ourbise quartier St Julien) le projet de la LGV.Comment ???!!!Alors qu'il existe déjà une belle autoroute et des lignes de chemin de fer, "on" veut construire en parallèle une ligne à grande vitesse ? Pour gagner quoi ?Une heure de trajet ? Mais à quelle époque vit-on ? Nous ne sommes plus au siècle dernier où gagner du temps était devenu primordial pour désenclaver de nombreux territoires. C'est fait.Aujourd'hui, nous subissons inondations, incendies, tornades, sècheresses, disparition d'oiseaux, d'insectes, explosions des cancers, de nouveaux virus, désintégration des services de la santé, insécurité, drogue, violence...Et on veut GASPILLER 14 milliard d'euros (mais ça dépassera les 20 milliards !)... pour gagner 60 minutes !!!Mais on marche sur la tête, comme le disent à juste titre nos agriculteurs.Mesdames, Messieurs, ce projet LGV est un combat d'arrière garde !!!Le Titanic coule et on s'inquiète de quelques minutes ! Je vous en prie, je vous supplie d'ouvrir les yeux sur les vrais combats à mener. Et considérez les conséquences dramatiques et irréversibles pour la faune et la flore locale : comment les animaux franchiront ils ces rails ? Vous allez détruire leur habitat, les empêcher de circuler librement. Les propriétaires des autoroutes ont installé quelques couloirs pour que les bêtes les franchissent, mais si peu ! Et vous, que promettez vous ? Vos analyses et propositions sont tellement superficielles !Tenez, la rivière Ourbise qui alimente Fargues en eau, passe en souterrain avant St Julien. Pour arriver au rond-point du Placiot, vos travaux vont l'écraser littéralement.Non, votre projet est un cauchemar, une aberration, un crime contre l'humain et la biodiversité. Vous le savez pourtant, des agents SNCF ont minutieusement étudié la possibilité d'aménager les lignes existantes pour les rendre plus performantes en supprimant notamment des passages à niveau. L'impact écologique est minime et les économies énormes, même pas 5 milliards !Alors où est le problème ? Puisque la solution pour aller plus vite à moindre coût existe, pourquoi n'en voulez-vous pas ?Je finis par comprendre qu'il doit y avoir de gros, très gros intérêts personnels en jeu. Des engagements et promesses politiques, l'appât du gain pour les métiers du BTP, que sais-je encore ? Ce que je sais, c'est que ce projet faramineux, inutile et destructeur doit être définitivement abandonné. La justice et le bon sens sont nos meilleurs garants contre l'égoïsme, l'avidité et l'arrogance qui le conduisent.Je vous le rappelle : le Titanic coule...ce serait bien de ramer ensemble...
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Regout Arthur - Parentis-en-Born

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 12:29:53
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre le projet de passage de LGV par la vallée du Ciron
**Contribution :**

C'est une aberration de mettre en danger ce fragile équilibre écologique, si riche avec des espèces menaces de zones humides. Ce milieu possède d'autant plus un biotope de hêtraie qui à traversé les millénaires et qui est un habitat unique à cette latitude.C'est inconcevable d'y toucher pour des projets humains uniquement en mettant en péril ce monument de biodiversité et de milieux si particulier.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Delair Thierry - Échalas

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 12:30:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis très défavorable pour la ligne LGV
**Contribution :**
Le 25 septembre 2025, l'Autorité environnementale a de nouveaux examiné le dossier des promoteurs du GPSO et a rendu un avis sur l'ensemble du projet. Dans un avis de 82 pages, l'Autorité environnementale pointe les lacunes de fond, que ce soit sur les cartographies ou sur les cahiers territoriaux qui sont jugés « d'inachevés ». Elle relève l'absence ou l'obsolescence de données chiffrées, essentielles notamment à l'évaluation de l'éventuelle Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur – RIIPM du projet, l'absence d'études de solutions de substitution pouvant satisfaire plus correctement aux objectifs du projet et moins impactantes pour l'environnement.De manière générale, l'Ae, composée de spécialistes et de techniciens, n'arrive pas à avoir « une vision d'ensemble cohérente et robuste des incidences ».Si une assemblée de personnes dont cela est le métier de décortiquer ce type de projet indique que le dossier est incomplet, comment les citoyens pourront à leur tour disposer d'une information éclairée pour pouvoir décider en toute autonomie ?« L'étude d'impact reste, à ce stade, incomplète [...]. Elle relève notamment l'absence de cartogrpahies précises et homogènes des millieux mettant en évidence, par superposition, les enjeux, le manque de certaines données chiffrées (surfaces, volumes, effectifs d'espèces, émissions de gaz à effet de serre (GES)), la faiblesse de certaines analyses fonctionnelles et l'absence d'évaluation des effets cumulatifs »
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Gérard - Gradignan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 12:30:38
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** CIMENT ENERGIE et CO2
**Contribution :**
Madame Monsieur, Après que vous ayez mis à ma disposition 25 000 pages, et après 30 jours de recherche, je n'ai toujours pas trouvé de réponse à une questions que je me pose . Devant mes difficultés de recherche , je vous ai adressé un mail à l'adresse ****@reseau.sncf.fr, resté sans réponse. Ma question était et est toujours la suivante, concernant cette voie ferrée nouvelle Bordeaux- Toulouse :Quelle quantité totale de ciment serait utilisée pour la construction des œuvres d'art et autres, prévus sur ce parcours , quelle quantité d'énergie et production d'équivalents C02 seraient nécessaire à sa fabrication ? Certain de l'intérêt que vous porterez à ma question, je ne doute pas que vous prendrez le temps de me répondre à l'issue de cette PPVEEDans l'attente de votre réponse, je donne un avis DÉFAVORABLE à votre demande de contribution.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Claude Balard

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 12:37:07

**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Ligne nouvelle Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Je soutiens pleinement la mise en Å"uvre de ce projet de ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse promis de longue date, essentiel pour le développement du Sud Ouest de la France. Il renforcera l'attractivité de notre région, facilitera les déplacements et favorisera le dynamisme économique. Claude Balard82000 Montauban
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sabatini Laetitia - Bassussarry

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 12:40:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Stop a a la destruction de tout ce qui "vie"
**Contribution :**
Laisser en paix tout ce qui "VIE" (écrit volontairement ainsi)Le monde a fait comme depuis toujours, qu'il continue De toute façon les tarifs sont exorbitants et nous ne pourrons plus payer
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# anne-marie morgades

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 12:42:12
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Ligne TGV
**Contribution :**
Je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse. Ce projet est vital pour le développement et l'attractivité du Sud-Ouest. Il renforcera les échanges économiques, facilitera les déplacements du quotidien et dynamisera nos C'est une écologie de la raison, celle qui conjugue progrès, mobilité et respect . Le Sud-Ouest mérite une infrastructure moderne, durable et à la hauteur de son dynamisme.AM MORGADES Envoyé de mon iPhone
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mm Ss - Belin-Béliet

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 12:43:30
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non lgv
**Contribution :**
Bonjour, Je souhaiterai que le projet LGV soit enterré.En effet, je n’ai pas forcément besoin d’aller plus vite pour aller d’un endroit à un autre (ici Bx-TLS) mais j’ai besoin d’une RÉGULARITÉ des trains, pourquoi pas une augmentation du trafic sur les voies EXISTANTES. Pour cela, je suppose un entretien et une sécurisation de ses voies et trains. L’argent projeté pour cette LGV pourrait être utilisé pour consolider quelque chose d’existantes et non pas pour encore et toujours de la destruction. Le Sud-Ouest a déjà été défiguré avec l’autoroute A65, qui ne sert quasiment pas (au vu du trafic) car n’apporte que tres tres tres peu de gain de temps vis à vis du réseau routier déjà en place. Par contre il a détruit beaucoup d’habitats qu’ils soient humains animales et végétales !!!!!!! Comme dirait Gébé « On arrête tout, on réfléchit et c’est pas triste » Merci de l’attention que vous porterez à ma déclaration
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# -Mail Yahoo.!!

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 12:44:42
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** SOUTIEN NOUVELLE LIGNE BORDEAUX TOULOUSE
**Contribution :**
Je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse. Ce projet est vital pour le développement et l'attractivité du Sud-Ouest. Il renforcera les échanges économiques, facilitera les déplacements du quotidien et dynamisera nos territoires. En favorisant le train, la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse permettra de réduire les émissions de CO? et d'alléger la circulation routière. C'est une écologie de la raison, celle qui conjugue progrès, mobilité et respect de l'environnement.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Ameline - Mont-de-Marsan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 12:44:50
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Refus du projet
**Contribution :**
Il serait preferable de moderniser la ligne existante. Afin d eviter une destruction de la faune et la flore sur la vallee du Ciron, qui est un eco systeme exceptionnel. L etude faite est trop minimaliste.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sophie - Lyon

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 12:49:48
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable à la nouvelle LGV Bordeaux-Toulouse
**Contribution :**
Ce projet de nouvelle ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse porte atteinte à la vallée du Ciron. Cet espace naturel est composé d'écosystèmes précieux tels que des zones humides, une forêt galerie, une hêtraie glaciaire de 40 000 ans ainsi que de nombreuses espèces animales rares comme la cistude ou la salamandre, ou encore de nombreuses espèces d'oiseaux et d'insectes.Le tracé du projet impacterait donc les continuités écologiques, les zones humides ainsi que tous ces habitats précieux.Je demande à ce que l'étude d'impact de ce projet soit réalisée sérieusement et liste les impacts réels sur la biodiversité (bels et bien existants comme précisés plus hauts). Et que ce projet destructeur soit abandonné, et que soit privilégié la modernisation de la ligne existante.Quel intérêt de construire une nouvelle ligne de train alors qu'une alternative moins impactante serait moins néfaste pour la biodiversité ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Véronique  - Halluin

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 12:50:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne tgv
**Contribution :**
Cette ligne ne peut être établie dans ces conditions. Destruction écologique et environnement grave et importante .Merci de revoir son tracé
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Thevenin  Thierry  - Mérinchal

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 12:53:57
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la destruction de la hêtraie de Ciron
**Contribution :**
Cette forêt exceptionnelle est un patrimoine commun qui fout être préserve de toute atteinte délétère
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# REYNAL CHRISTOPHE - Louchats

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 12:54:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Destruction de zones Natura 2000
**Contribution :**
Je m'oppose à la construction de la LGV Paris-Bordeaux-Dax-Toulouse car ceci va entrainer la destruction de 1000 hectares dans des zones NATURA 2000 au niveau du Ciron, du Gat Mort ou du Saucats. Halte au carnage environnemental.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Tardif Aurélien - Granville

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 12:54:45
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Projet mal conçu
**Contribution :**
Les études d'impact sont incomplètes, les inventaires sont baclés, des alternatives sont ignorées, les compensations sont utopistes.Revoyez votre copie notamment sur la Vallée du Ciron.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Courtes Sophie - Bénéjacq

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 12:57:11
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre
**Contribution :**
Le tracé de la ligne grande vitesse doit s’adapter aux contraintes naturelles. Il est impensable de détruire des écosystèmes existants, riches pour cette fin. Le projet doit être révisé afin de tenir compte de cela et s’il est impossible il existe déjà une ligne !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rey Olivier - Cusy

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 12:58:42
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre
**Contribution :**
Bonjour je suis contre le tracé de cette nouvelle ligne qui va encore détruire des centaines d'hectares de nature, des zones humides, détruire nombre d'espèces protégées et très vulnérable, leur empêcher de relier leurs différents habitats, ... De plus l'étude de l'impact environnemental est

incomplète.Il serait beaucoup plus intelligent d'étudier une modernisation de la ligne actuelle, celle-ci permettrait de sauver le peu de biodiversité qui nous reste et de nous alléger financement.Olivier Rey
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Michel - Mérignac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 12:59:05
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre les destructions dans la vallée du Ciron
**Contribution :**
La France est très endettée.Arrêtons de rajouter de la dette à la dette avec des destructions d'espaces naturels comme la vallée du Ciron par exemple.La voie ferrée existante pour relier Bordeaux à Pau et au Pays Basque, avec ses longues lignes droites est bien suffisante.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Agnès - Escource

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 13:01:11
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Projet inutile
**Contribution :**
Ce projet est totalement inutile, pharamineux et destructeur, et va encore coûter une fortune alors qu'on nous demande à tous de faire des efforts afin de réduire la dette !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mallaury - Langon

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 13:02:50
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Maintien de notre écosystème
**Contribution :**
La vallée du ciron est essentielle pour nos écosystèmes locaux et pour l'agriculture locale
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# pascal - Caudecoste

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 13:06:27
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** contestation du GPSO vu ses impacts sur l environnement
**Contribution :**
je suis inquiet sur l impact des travaux au niveau l encaissement de la voie dans le talus , au vue de ce que l on peut comprendre sur les projections , de plus de vingt metres a l entrée du plateau ( lieu dit RITES ) sur la nappe phréatique qui alimente plusieurs puits sur le plateau et des résurgences au pied du talut ou viennent boire tous les animaux sauvages vivant dans les bois du talut .
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mauloubier Cyril - Captieux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 13:07:58
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable au projet gpos (ou lnso )

**Contribution :**
BonjourJe suis totalement opposé à ce projet de LGV pour les raisons suivantes-Il existe déjà des lignes Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax il est donc inutile d'en créer des supplémentaires (surtout si on s applique à entretenir l existant)-l impact environnemental est bien trop important (destruction de forêts,de zones humides,de champs destinés à la culture, assèchement de nappes phréatiques.....)par rapport au gains apportés par cet LGV- d un côté on nous demande de faire attention à notre consommation d énergie (limitation du chauffage, réduction de la vitesse sur les routes et limitation des trajets,....) Et d un autre côté on veut faire rouler des trains encore plus vite pour transporter encore plus de monde ce qui va faire encore plus augmenter la consommation électrique (oui un train consomme beaucoup plus quand il roule à 350km/h que quand il roule à 250km/h )On nous dit que l énergie pour faire rouler les trains sur la LGV va être une énergie verte OK mais pourquoi ne pas utiliser cette énergie verte pour faire rouler les trains sur les voies existantes Je ne parle même pas du budget colossal de ce chantier à l'heure où l état cherche de l'argent partout et que de nombreux départements sont au bord de la faillite car l état les laisse à l'abandon car il s'agit là d'une enquête environnementale et pas financere Je pourrais donner encore plein d'autres arguments contre ce projet inutile,ecocide et financièrement aberrant mais je pense que tout ces arguments ont déjà été donné dans les nombreuses contributions défavorablesCe projet n est pas et ne sera jamais d utilité publiqueCordialementCyril Mauloubier
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Eléonore - Barsac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 13:10:18
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** PROTECTION DU CIRON
**Contribution :**
Habitants de Barsac, mon mari et moi même sommes des amoureux du Ciron.Nous pensons que le projet actuel de la LGV coupant son trajet naturel est un grave danger pour cet environnement naturel exceptionnel tant par sa flore, que par sa faune.Nous espérons que les pouvoirs publics retrouveront un peu de bon sens et corrigeront le tir.Nous ne comprenons pas que le tracé de la LGV dédouble la voie de chemin de fer existante... il suffirait de rénover cette voie pour faire passer les TGV !Et je dis cela, alors que nous voyons cette même voie depuis chez nous, donc nous pourrions être impactés par le surplus de circulation !!!De plus, nous trouvons tout à fait anormal de devoir financer cette LGV alors qu'elle ne nous profitera en rien... d'autant que le gain de temps entre Bordeaux et Toulouse ne sera pas exceptionnel.Il vaudrait donc mieux rénover la ligne existante et faire en sorte que le passage des trains soit plus fiable et moins impacté par les divers et réguliers incidents et pannes.En espérant que vous mettrez un terme à ce projet déraisonnable ( surtout avec les difficultés financières de l'état ).Merci d'avance.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Chabin Kévin  - Cabanac-et-Villagrains

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 13:10:53
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Respectez l avis des habitants du tracé
**Contribution :**
Bonjour,J habite une commune du Sud Gironde traversée par le Gât Mort depuis 2005.Cela fait 20 ans qu'il est question de cette LGV et depuis 20 ans les populations locales s'y opposent.Pour une fois ne pourriez-vous pas écouter la voie du peuple plutôt que de systématiquement vouloir passer en force?Cette LGV est une aberration écologique (destruction de nombreuses zones Natura 2000).Elle

n'a pas d'utilité avérée (existence d'une ligne de chemin de fer et d'une autoroute).Elle propose un massacre écologique pour gagner...45mn???Elle sera une charge pendant 40 ans des populations autochtones (prélèvement sur la taxe foncière depuis cette année) alors que nous serons les derniers a l utiliser (pour mon cas je suis a 1h40 de Toulouse par l'A62, prendre la LGV induirait de repartir en arrière soit 45mn de voiture vers la gare St jean pour ensuite redescendre vers Toulouse en train...)Le seul objectif de ce projet est de détourner encore une fois des fonds publics 20 milliards d 'euros) au profit de sociétés privés ) au mépris de la nature et des intérêts de la population...Pour une fois faites le bon choix mesdames et messieurs les décisionnaires...
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BOCQUET BENJAMIN - Cérons

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 13:14:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** OPPOSITION A LA LGV BORDEAUX TOULOUSE
**Contribution :**
Il y a, dans le projet de LGV Bordeaux–Toulouse, quelque chose d'inflexible : La vitesse doit primer sur tout : les sols, les eaux, les continuités du vivant. On la présente comme une avancée, mais elle ressemble plutôt à une opération abstraite, déconnectée du réel, indifférente à la matière du territoire; ces terres humides, ces rivières sensibles, ces paysages façonnés par des équilibres délicats. À ce titre, elle constitue une contradiction flagrante à toute lutte cohérente contre le réchauffement climatique.Le tracé ne suit pas le terrain : il le traverse. Une LGV doit être trop droite, refusant le détour, imposant son axe comme une évidence géométrique. Pour y parvenir, on assèche, on redresse, on reconfigure l'eau comme si elle n'avait ni logique propre, ni mémoire. Pourtant, les milieux saturés d'humidité (marais, clairières trempées, prairies fraîches) sont de véritables organismes régulateurs : ils filtrent, amortissent, retiennent, rafraîchissent. Les altérer, c'est rompre des processus hydrologiques anciens, presque impossibles à ramener à la vie. On peut refaire un fossé, jamais un milieu façonné patiemment par l'eau et la biodiversité qu'elle attire.La vallée du Ciron montre à quel point ces équilibres sont précieux. Sa fraîcheur, son ombre, son microclimat en font une véritable chambre climatique, un refuge discret mais essentiel du Sud-Ouest. Modifier son environnement ,même sans la toucher directement, revient à perturber une mécanique subtile entre roche, eau et lumière. Cette vallée ne devrait pas seulement être protégée : elle devrait être reconnue pour ce qu'elle est, un milieu vivant doté d'un droit à la continuité, à l'intégrité de ses écoulements, à la préservation de ce climat local vital.S'ajoute à cela une pollution moins spectaculaire mais tout aussi destructrice : les produits chimiques nécessaires pour empêcher la végétation de reprendre les talus et abords des rails. Herbicides persistants, intrants répétitifs, ruissellements qui infiltrent sols et fossés… Une LGV, même silencieuse et en service, continue de contaminer ce qu'elle traverse, affaiblissant précisément les milieux qui nous protègent des excès climatiques.Et tout cela pour quelques minutes gagnées. La construction de cette infrastructure alourdit durablement le paysage : béton, acier, déblais, une dépense carbone colossale dont les effets s'inscrivent pour plusieurs décennies. Pendant que les bénéfices hypothétiques se projettent dans un futur abstrait, les atteintes au vivant sont immédiates : sols bouleversés, nappes perturbées, habitats morcelés.La ligne existante pourrait pourtant être améliorée. Elle épouse déjà le territoire, ses courbes, ses usages, ses contraintes naturelles. La moderniser serait un acte de cohérence, presque un geste humble : travailler avec l'existant, affiner, renforcer, plutôt que de tracer une nouvelle cicatrice dans la terre.Nous n'avons pas besoin d'accélérer nos déplacements. Nous avons besoin de territoires qui tiennent : d'eaux préservées, de sols capables de conserver l'humidité, de vallées comme celle du Ciron qui stabilisent le climat local et abritent des espèces à bout de souffle. Toucher à ces milieux revient à fragiliser l'avenir.S'opposer à la LGV, ce n'est pas refuser le progrès : c'est refuser qu'on sacrifie l'essentiel à une promesse creuse. C'est reconnaître que les paysages ont des droits : le droit

d’exister, de rester continus, de demeurer vivants. C’est comprendre que l’avenir ne se construit pas dans la rectitude d’une ligne, mais dans la capacité à ménager la terre, à dialoguer avec elle, à respecter ses rythmes plutôt qu’à les contraindre.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LAVIN Richard - Verdelais

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 13:18:43
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
Bonjour, allez voir sur You Tube, « L’or des sables : le Ciron « - durée 7 minutes. Le Ciron de sa source à son embouchure.Richard ( collectif NINA - ni ici ni ailleurs )
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Servieres Monique - Elne

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 13:18:53
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la destruction du ciron
**Contribution :**
La vallée du Ciron est en dangerCe projet menace directement la vallée du Ciron, un écosystème unique :• hêtraie glaciaire vieille de 40 000 ans• forêt-galerie, zones humides et microclimat exceptionnel• biodiversité rare (cistude, salamandre, oiseaux, insectes…)Le tracé de la LGV :• détruirait des habitats fragiles• fragmenterait les continuités écologiques• perturberait durablement les zones humidesMalgré ça, l’étude d’impact est jugée incomplète et les alternatives moins destructrices (comme la modernisation de la ligne existante) n’ont pas été sérieusement étudiées.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# seignez sylvie - Saint-André-de-Corcy

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 13:20:55
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** raser la zone natura 2000 pour la lgv bordeaux toulouse
**Contribution :**
merci de ne pas raser ces hectares, il y a de la faune qui y vit et elle a de moins en moins de lieu de vie, comme pour les incendies du coté de sète et narbonne cet été
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# pascal - Saint-Nicolas-de-la-Balerme

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 13:21:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** contestation du GPSO vu le prix des travaux
**Contribution :**
Faire financer ce projet par un impôt foncier appliqué aux habitants, meme ceux dont leur commune sera détruite, me semble profondément injustefinancer 16 000 millions d euros alors que l amménagement de l existant couterais QUATRE FOIS moins cher , détruire toutes ces terres pour gagner vingt minutes ..est ce bien raisonnable au vu contexte économique
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Isabelle - Saint-Coutant-le-Grand

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 13:23:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Non à ce projet qui va détruire un eco système fragile et précieux. Non à la destruction de la vallée du Ciron.Écoutez les associations qui proposent des alternatives.Ne vous contentez pas d'une étude bâclée.On en a marre de voir notre environnement détruit au nom de la rentabilité et du "progrès" ( qui est plutôt un recul) !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sylvie  - Limoges

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 13:28:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Limiter les impacts sur la nature
**Contribution :**
Je suis défavorable à ce projet qui est une atteinte à l'environnement , aux écosystèmes alors que nous sommes dans une situation où tout devrait être mobiliser pour préserver les écosystèmes, les habitats, et contribuer à stopper l'effondrement de la BDV. Rappelons que la santé humaine eest partie intégrée de la santé des écosystèmes.La vallée du Ciron est par ailleurs un espace naturel remarquable avec sa hêtraie millénaire , ses chênaies , ses zones humides si utiles pour la préservation de la ressource en eau et ce cours d'eau refuge de BDV.Pourquoi envisager un tel projet dont les travaux préliminaires touchent déjà les milieux naturels. Pourquoi envisager un tel projet ou des terres agricoles, des forêts, seront détruites. Pourquoi envisager un tel un tel projet alors qu'il serait plus respectueux de la nature de modifier la ligne Bordeaux Toulouse qui existe déjà pour la rendre plus « performante « pourquoi investir autant d'argent public !!!Je suis défavorable à ce projet pour toutes ces raisons.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bissières  Jean-Marc - Lesparre-Médoc

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 13:28:51
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection de la nature
**Contribution :**
Je suis contre ce projet. Les destructions environnementales naturelles sont beaucoup trop importantes par rapport au bénéfice minime de gain de temps sur le trajet en train.Ce projet vient augmenter les dégâts engendrés par la construction de l'autoroute Bordeaux-Toulouse. Les riverains se voient appliquer une double peine.L'accélération du réchauffement climatique impose l'arrêt de l'artificialisation de nouvelles surfaces.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.
**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 13:36:31
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Soutien à la LGV
**Contribution :**
Je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse. Ce projet est vital pour le développement et l'attractivité du Sud-Ouest. Il renforcera les échanges économiques, facilitera les déplacements du quotidien et dynamisera nos territoires.Envoyé à partir de Outlook pour Android

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Griere Jérôme - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 13:38:56
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je suis contre la réalisation de la ligne TGV Toulouse bordeaux
**Contribution :**
C'est vraiment triste de ne pas prendre en concideration le monde vivant pour gagner quelques minutes de trajet entre deux villes.Ne pourrait-on pas réfléchir un peu plus à sauvegarder notre richesse naturelle afin de conserver la flore et la faune, le poumon de notre planète doit être conservé.La suppression de quelques routes afin de les remplacer par des trains serait peu être une meilleure option, casser du polluant afin de le remplacer par du moins polluant ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mathilde - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 13:43:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection de la Biodiversité Vallée du Ciron
**Contribution :**
Bonjour,J'émets un avis défavorable au passage de la ligne LGV dans la vallée du Ciron. Cette vallée regorge de plusieurs milieux naturels remarquables qui sont importants de préserver : forêts, zones humides, etc. De plus, il est avéré la présence d'une hêtraie glaciaire de plus de 40 000 ans, véritable patrimoine naturel, ainsi que la présence d'espèces protégées comme la Cistude d'Europe notamment. Notre devoir est aussi de préserver ces écosystèmes, qui rendent des services à l'homme (stockage du carbone, régulation des crues, bien-être général), pour nous, mais aussi pour les générations futures. Je vous demande donc de reconsidérer le tracé de cette ligne, afin qu'elle n'impacte pas la vallée du Ciron.Bien à vous,Mathilde Cassé
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Espuny Chloe - Lerm-et-Musset

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 13:47:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la lgv
**Contribution :**
Non à la lgv , ni ici ni ailleurs, projet inutile
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# antoine mikael - Le Bouscat

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 13:48:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** c'est une ineptie!
**Contribution :**
Bonjour, cette ligne est une ineptie complète. Vous allez détruire une zone extrêmement riche en biodiversité qui ne s'en remettra jamais. Il ne faut pas faire cela!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Fanny  - Villandraut

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 13:51:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable au projet de LGV
**Contribution :**
Je trouve inadmissible, à l'heure du changé climatique, qu'on construise une LGV qui implique une destruction d'un habitat hors du commun qu'est le sud gironde et sa vallée du Ciron. Il y a d'autres moyens : une modernisation de la ligne déjà existante!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Chrystele  - Paris

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 13:52:06
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la construction de la nouvelle ligne de train Bordeaux-Toulouse
**Contribution :**
La destruction de faune et de flore sera une catastrophe, les milieux humides sont déjà en périls, je suis contre cette nouvelle ligne.Gardons nos forêts et nos animaux sauvages en vie!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Caroline Vidal

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 13:52:46
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Ligne LGV
**Contribution :**
Exemple 1 â?" économique et territorialJe soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse. Ce projet est vital pour le développement et l'attractivité du Sud-Ouest. Il renforcera les échanges économiques, facilitera les déplacementsCaroline Vidal
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lolita - Brazey-en-Plaine

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 13:56:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre cette nouvelle ligne
**Contribution :**
Au lieu de vouloir détruire pour reconstruire, il serait préférable de réfléchir à un projet de rénovation des lignes existantes en évitant de détruire une vallée riche en biodiversité. L'impact de ce nouveau projet va une fois de plus affaiblir notre biodiversité pour toujours plus de modernité au détriment de la nature et de toutes ces richesses. Il n'y aucune une urgence à ce projet, alors prenez le temps de réfléchir à des alternatives responsables et intelligentes.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# francis darres

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 13:56:51
**Lieu de dépôt :** Par email
**Contribution :**

Je soutiens pleinement la ligne Bordeaux Toulouse.Projet vital pour le développement et l'attractivité du Sud Ouest.Facilitera les déplacements écologiques au quotidien et dynamiser à nos territoires
Régine et Francis Darres
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Laurent - Balizac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 13:57:40
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Lgv bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Destruction de la faune et de la nature si fragile
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Amandine - Saint-Symphorien

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 13:57:42
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV BORDEAUX TOULOUSE
**Contribution :**
Destruction et perturbation de la biodiversité, les rivières, la faune, la flore.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Nicolas - Poitiers

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:00:27
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Une alternative moins chère existe !
**Contribution :**
Le projet traverse un territoire sensible alors qu'une ligne existante pourrait être modernisée pour quatre fois moins cher.Je ne comprends pas qu'on engage 18 milliards alors qu'une alternative à 4 milliards existe déjà.Consultation d'un mois pour plus de 34 000 pages de documents : il est impossible de participer sérieusement pour un citoyen lambda au-delà de ces constats généraux.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# noel steph - Préchac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:00:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation du projet GPSO au regard des impacts environnementaux
**Contribution :**
Bonjour,La vallée du Ciron est une vallée singulière à bien des égards. La faune et la flore qui l'habitent sont exceptionnelles. J'ai eu l'occasion à plusieurs reprises de marcher dans la rivière pour voir la hêtraie qui est exceptionnelle et à chaque fois que des amis me rendent visite, je leur montre cette hêtraie. les oiseaux, les tortues, les animaux qui peuplent la rivière sont encore nombreux parce qu'elle est préservée.Cette habitat est fragile et c'est notre devoir en tant que citoyen de préserver un tel joyaux, que j'aimerais pouvoir montrer et partager avec mes enfants.C'est une fierté que d'avoir une telle vallée en gironde. Les habitant ont reconnu des droits à  la rivière, nous ne pouvons enfreindre ces droits, la création de la LGV serait une catastrophe écologique, et citoyenne. Je m'oppose à ce projet en tant que citoyenne, habitante de gironde, et défenseur de l'écologie.Pourquoi une ligne existante n'est pas modernisée, ce qui coûterait 4 fois moins cher ?

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BISSIERES BISSIERES - Layrac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:00:42
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Observations concernant le projet GPSO sur la commune de Layrac
**Contribution :**
Ce projet LGV apporte plus de nuisances pour l'environnement et les risques climatiques au regard des maigres avantages dont pourraient bénéficier la population Layracaise, à savoir :- l'importance des défrichements et des déboisements nécessaires à la réalisation des sondages et/ou fouilles archéologiques préalables aux travaux ;- la disparition de terres agricoles (dont 4,6 ha en agriculture biologique) dans une région qui tire sa richesse de la variété de ses cultures maraîchères ;- la défiguration de son environnement paysager qui nuira au tourisme local (dévalorisation des sites historiques ;- la nuisance sonore pour les riverains du tracé LGV qui sera parallèle à celui de l'autoroute A62 ;- la dégradation, voire la destruction, d'un écosystème riche de ses terres humides qui abritent des espèces animales protégées et déjà menacées par les effets du réchauffement climatique ;- l'augmentation des risques d'inondations récurrentes, du fait de la création d'ouvrages d'art (1 tunnel, 12 viaducs), dans un village traversé par le Gers et dont la confluence avec la Garonne est très proche (1,5 km).Au regard du gain en temps de transport par VF annoncé (Toulouse - Paris via Bordeaux en 2h35' contre 3h15' actuellement) ce projet LGV n'est pas d'utilité publique pour les Layracais, à savoir :- gain de temps de transport peu significatif (40') :- gain de temps qui induit que le TGV ne s'arrêtera pas à la gare TGV de proximité pour garantir les 35' entre Toulouse et Bordeaux.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Vincent - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:04:41
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Aberrations
**Contribution :**
Les boursicoteurs n'en ont rien à ****** de la planète, ils viendraient leur mère
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marchand Sara - Floirac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:06:09
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition à la ligne lgv et à son tracé
**Contribution :**
La vallée du Ciron est un trésor environnemental à protéger pour nous et nos générations futures. Le train certes serait un progrès mais il existe déjà une ligne et on n'a pas besoin d'aller plus vite on a besoin de plus de train le plus de service public et d'un prix accessible pas d'une vitesse démesurée. Par rapport à l'enjeu environnemental cette décision de tracer de LGV est une erreur dramatique qui détruira un lieu préservé où je le rappelle il existe encore des visons les derniers d'Europe et plein d'autres espèces protégées. Je m'y oppose à titre de citoyenne catégoriquement.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.
**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:06:20
**Lieu de dépôt :** Par email

**Objet :** Vite au plus vite en service la ligne nouvelle Bordeaux -Toulouse!
**Contribution :**
?Ce projet , promis et attendu depuis trop longtemps, est absolument vital pour notre Sud -Ouest! il est grand temps de le réaliser! je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeaux -Toulouse Chantal Lapeyre
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Solenn - Casteljaloux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:07:40
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ciron
**Contribution :**
Protégeons le ciron une belle rivière au cœur du processus de la création de spiritueux bordelais de renommée internationale.  Ne gachons pas notre patrimoine naturel, protégeons cette rivière et toutes les espèces qui y vivent !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Langlois Maud - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:13:04
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du ciron
**Contribution :**
Je vous écrit dans l'espoir de reconsidérer la ligne a grande vitesse et tout ce qu'elle amènera comme destructions environnementales. Si nous ne protégeons pas aujourd'hui ce qu'il reste de notre écosystème c'est signé pour sa disparition demain.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# FRIGARA ELISABETH - Préchac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:13:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** risques d'accident
**Contribution :**
De tels travaux pharaoniques nécessitent de prévoir tout type d'accidents ( feu de forêt, pollution de l'eau, innondations.....). Il n'y a pas de prévisions clairs dans ce dossier; Je ne suis pas rassurée sur la gestion de GPSO des accidents provoqués par ce chantier, je suis absolument DEFAVORABLE à une auorisaion environnementale.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lucie  - Poitiers

**Organisme :** Moi meme
**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:15:40
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** DÉFAVORABLE
**Contribution :**
Non a la nouvelle ligne LGV c'est grâce à la nature que nous en sommes là, pourquoi détruire la nature? pour avoir  toujours plus d'argent ? pour perdre moins de temps ? réfléchissez au lieu d'être égoïste ! pensez aux  générations futures sans la nature nous ne sommes pas la !pensez y

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Balleix Anne - Étaules

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:16:37
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Refus d'une nouvelle ligne à grande vitesse
**Contribution :**
Il faut rénover la ligne existante, et éviter de nouvelles destructions de zones naturelles. Nous n'avons pas non plus, avec l'argent public, c'est à dire l'argent de tous, nous n'avons pas les moyens de financer des chantiers inutiles et pharaoniques. Au lieu de gaspiller l'argent public pour détruire encore plus les terres naturelles, regardons les vrais besoins de la population: santé ( former du personnel…), éducation ( formation idem de personnels compétents), social etc…La construction de LGV est inutile, coûteuse et profite uniquement aux lobbys des opérateurs. Qui peut se payer le train aujourd'hui ? Au lieu de doubler ces lignes et les accélérer il vaudrait mieux réhabiliter les anciennes voies ferrées qui allaient presque partout…Non à la lgv !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Paulette - Fourques-sur-Garonne

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:19:38
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ciron
**Contribution :**
Non à la LGV , projet inutile , néfaste pour l'environnement , destruction d'une rivière riche et splendide !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sylvain - Sainte-Gemme-Martaillac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:19:57
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** RAS
**Contribution :**
RAS
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# ANNE A

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:20:17
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Ligne Bordeaux Toulouse LGV
**Contribution :**
pragmatiqueEn favorisant le train, la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse permettra de réduire les émissions de CO? et d'alléger la circulation routière. C'est une écologie de la raison, celle qui conjugue progrès, mobilité et respect de l'environnement.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Joëlle - Cudos

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:21:18

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne LGV Bordeaux-Toulouse
**Contribution :**
Je suis contre. Il ne peut en être autrement devant de telles aberrations . Aberration économique : un tel budget non bouclé alors que toutes les collectivités sont en faillite, l'état incapable de faire un budget équilibré devant la dette colossale de la France. Aberration environnementale: massacre de nos forêts qui va anéantir la faune et le flore et contribuer à augmenter la couche de CO2 alors que nous sommes devant une urgence climatique. Aberration territoriale: les urbains se moquent du milieu rural. Notre qualité de vie va s'effondrer devant les nuisances de ce projet. Je suis contre. Respectez le milieu rural et sa population. Arrêtez votre mépris face à la ruralité.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Desiree - Marsella

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:21:26
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Pas détruire la nature
**Contribution :**
Je vous demande d'étudier lemsujet et pour une fois se rappeller que la nature nous donne tout ce que nous avons et pkr vous futurs enfants svp, arrêtons de faire du mal a la planète pour le confort ....
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Gabard Alban - Lignan-de-Bazas

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:22:17
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Lgv
**Contribution :**
Je trouve cela vraiment stupide de faire la lgv sur la vallée du ciron. C'est un endroit magnifique avec une biodivesité folle
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jolis Hélène - Pompogne

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:23:09
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
premièrement je suis choquée du peu de temps que vous nous laissez pour répondre à cette enquête ainsi que le moyen d'y répondre, exclusivement par internet. c'est très sélectif de votre part.Je demande la protection intégrale de la vallée du Ciron, cette belle vallée encore vivante ET encore si riche. Protégée mais aussi classée à notre patrimoine naturel, notre bien commun. C'est pas grand et on y tient !Je demande aussi une étude sérieuse sur l'amélioration de la ligne de chemin de fer existante, améliorer ce qui existe coûterait BEAUCOUP moins cher que ce projet fou de LGV. De plus cette amélioration servirait au quotidien les voyageurs locaux. pour longtemps. ça, oui, me parait urgent. y a t il eu une étude comparative sérieuse, chiffrée, des avantages à améliorer le tracé existant par rapport à la création de cette autre ligne qui ne servira pas à grand monde,( en tout cas pas aux habitants entre Bordeaux et Agen). Combien de voyageurs sur l'une et l'autre ligne ? Surtout qu'au final, ce ne seront pas 18 milliards qui seront engloutis dans la ligne LGV, mais beaucoup plus de milliards, comme toujours. Restera t il de quoi entretenir et améliorer la ligne existante ?

Commencez par ça. Et après refaites des études pour évaluer la nécessité de tout saccager pour gagner 15 minutes.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Annaïg - Barbaste

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:23:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la destruction de l'environnement
**Contribution :**
Arrêtez de bétonner l'environnement.  Nous n'avons pas besoin d'aller plus vite. Il faut préserver le vivant immédiatement.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# VANESSA - Sauternes

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:23:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposé
**Contribution :**
Bonjour,Je suis fortement impactée par ce projet. Nous les habitants du sud gironde, nous vivons avec le Ciron, et son écosystème. A travers les activités de nature, marche, promenade, canoé, baignade. J'ai grandi auprès du Ciron, c'est une merveille. Elle nous nourri, nous rafraîchi l'été. Je sensibilise mes enfants à la protection de la nature, via cette découverte in situe. De plus, je suis d'une famille de producteurs de Sauternes. Le microclimat tres précieux et tres fragile pour élaborer notre Sauternes est lié à l'action du Ciron sur notre territoire. Si il est sectionné, si il est entamé, si la forêt diminue, il y aura sans nuls doute des impacts locaux sur le microclimat local. Et surtout, nous les habitant du sud gironde, à faible revenu, completement dependant de la voiture, nous avons absolument besoin du train et des petites gares. Jamais nous allons utiliser cette ligne LGV. Nous en avons aucune utilité. Et de toute façon, il y a aucune garde proche.Cette ligne LGV a aucun interet dans la mobilité des habitants du sud gironde. Elle détruirai notre écosystème, et les avantages touristiques de cette région paisible. Ce serait vraiment une grande erreur de "vivre ensemble" de choisir ce projet tourné vers les riches des grandes villes. L'argent public doit être utilisé à d'autre fin.Cordialement,Vanessa
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Nicole Dardanne

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:26:57
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Message de soutien à LNSO
**Contribution :**
Je soutiens pleinement ce projet qui amène dynamisme et développement économique pour notre région.Tenons compte aussi du bienfait environnemental d'un tel projet;Enfin, celui-ci est promis depuis si longtemps, a alimenté un tel engouement pragmatique qu'il est vraiment temps de le réaliser.Cordialement,Nicole DARDANNE11 Place Nationale82000 MONTAUBAN
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Valentin - Talence

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:29:52

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Consultation publique GPSO
**Contribution :**
Profondément attaché à la vallée du Ciron, son écosystème et ses paysages, je souhaite manifester mon opposition au projet de LGV.La construction d'une nouvelle ligne ferroviaire aurait en effet un impact considérable sur cette vallée, et aucune mesure de compensation ne sera en mesure de rétablir le bouleversement opéré par le coup fatal qu'est la LGV.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# FRIGARA ELISABETH - Préchac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:33:17
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** chantier et plan loco d'urbanisme
**Contribution :**
Depuis plus de 40 ans je suis propriétaire à Préchac d'une maison de 1901 et de 1ha700 de bois (chênes, bouleaux,carolins,pins...). Je n'ai aucune autorisation de construire un garage non attenant à la maison, je ne peux pas vendre une partie du terrain (qui devient trop grand à entretenir) le terrain étant inconstructible..... Notre voisin a eu son projet de chalet en bois rejeté....Tout cela à cause d'un PLU. D'autres voisins ont été contraints de respecter des normes de restauration sur leur maison à cause de la présence d'un quartier classé architecturalement. Comment est-il possible qu'une LGV puisse passer dans cet endroit? Pourquoi GPSO a la possibilité de détruire des hectares, de construire d'énormes structures dans cet environnement? Le projet de GPSO n'est pas compatible avec la planification territoriale que nous subissons depuis longtemps. Je suis donc vraiment DEFAVORABLE à ce projet destructeur;
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# ELODIE FAVORY

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:34:26
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** ligne BORDEUAX - TOULOUSE
**Contribution :**
Ce projet a été promis et attendu depuis trop longtemps. Il est temps de le réaliser. Le Sud-Ouest mérite une infrastructure moderne, durable et à la hauteur de son dynamisme.Bien cordialementElodie FAVORY06.70.98**********@gmail.com
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Carole - Toulon

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:35:06
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable au projet de nouvelle ligne
**Contribution :**
La Vallée du Ciron n'est pas seulement une forêt ; c'est un écosystème exceptionnel reconnu au niveau européen (Natura 2000). Au-delà d'être une véritable "arche de Noé" pour des espèces rares et protégées telles que la cistude d'Europe, la loutre d'Europe, le vison d'Europe, etc., le tracé retenu pour franchir le Ciron par trois viaducs pour assurer, selon la SNCF, la transparence hydraulique et écologique reste insuffisant pour garantir la continuité écologique d'un milieu aussi sensible. Les incidences sur l'altération du sol et de la végétation sont minimisées. Au lieu de créer une nouvelle

infrastructure  à gros impact environnementale, il convient de réétudier la modernisation de la ligne actuelle.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# REY CLAUDE - Pondaurat

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:36:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Lgv bordeaux toulouse
**Contribution :**
Je suis opposé à la construction de cette ligne inutile et devastatrice
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Martin - Roaillan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:36:50
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection de la biodiversité
**Contribution :**
Bonjour, Ce projet dépourvu de sens et d'intérêt majeur pour notre société. Nous n'avons pas besoin d'aller plus vite pour aller mieux. Nous n'avons pas besoin de tout casser pour plus de profit. Une évolution doit aller dans le sens de la durabilité. Nos territoires refusent la LGV. Nous voulons continuer à profiter de la quiétude de nos campagnes.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Ceccarello  Lisa - Saint-Michel-de-Castelnau

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:37:04
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la LGV
**Contribution :**
ChatGPTVous avez dit :PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE Sur la demande d'autorisation environnementale relative aux investigations préalables à la réalisation de la Ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et ToulouseChatGPT a dit :Voici une explication claire de l'intitulé que vous avez fourni :« 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 »Cela signifie qu'une procédure de consultation du public, réalisée en ligne, est ouverte au sujet d'une demande d'autorisation environnementale.Cette autorisation concerne des investigations préalables (études, sondages, analyses du sol, etc.) nécessaires à la future Ligne nouvelle du Sud-Ouest (LN Bordeaux–Toulouse).En d'autres termes :ð?'? Avant de pouvoir commencer les études de terrain pour le projet ferroviaire, le maître d'ouvrage doit obtenir une autorisation environnementale, et le public est invité à donner son avis via une consultation électronique.Si vous souhaitez, je peux :reformuler ou résumer ce texte,rédiger une note explicative complète,préparer un document officiel (avis, résumé non technique, communiqué),ou répondre à toute autre question liée à ce sujet.Vous avez dit :Un petit texte svp pour expliquer  que je suis contre la lgvChatGPT a dit :Voici un court texte que vous pouvez utiliser pour exprimer votre opposition à la LGV :Je suis opposé(e) au projet de ligne à grande vitesse. À mes yeux, ce projet présente trop d'impacts négatifs sur l'environnement, les terres agricoles et la qualité de vie des habitants concernés. Les bénéfices annoncés ne me semblent pas justifier les coûts financiers et écologiques engagés, alors même que des alternatives d'amélioration

des lignes existantes existent. Pour ces raisons, je ne peux soutenir la réalisation de cette LGV.Si vous souhaitez un ton plus ferme, plus argumenté ou plus personnel, je peux vous proposer d'autres versions.Vous avez dit :Plus ferme et plus argumenté ChatGPT a dit :Voici une version plus ferme, plus développée et clairement argumentée, tout en restant dans un registre citoyen et responsable :Je suis fermement opposé(e) au projet de ligne à grande vitesse. Cette LGV représente, selon moi, un choix coûteux, disproportionné et néfaste pour notre territoire. Les impacts environnementaux sont majeurs : destruction d'espaces naturels, artificialisation de milliers d'hectares, atteintes à la biodiversité et émission massive de carbone liée aux travaux. Dans un contexte d'urgence climatique, il est incohérent de sacrifier autant de ressources et de foncier pour un projet dont l'intérêt réel reste discutable.De plus, les bénéfices annoncés ne compensent en rien ces dégâts. Les gains de temps sont limités et ne justifient absolument pas un tel investissement, alors qu'une modernisation ambitieuse des lignes existantes permettrait d'améliorer le service de manière bien plus raisonnable, durable et respectueuse des populations concernées.Enfin, le coût financier colossal de la LGV pèsera lourdement sur les collectivités et les contribuables, sans garantie de retombées économiques réelles et équitables pour tous. Pour toutes ces raisons — environnementales, économiques et de bon sens — je m'oppose clairement à la réalisation de cette LGV.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Apolline - Valence

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:38:33
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** CONTRE LA DESTRUCTION D'HABITATS NATURELS
**Contribution :**
Contre la destruction d'habitation naturels pour encore plus de mondialisation, et d'urbanisation...Protéger la biodiversité
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mandret Claude - Loupiac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:40:27
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Lgv
**Contribution :**
Je suis absolument opposée au projet de Lgv . Je souhaite que soit respecté dans son intégralité ce territoire exceptionnel...Cet enveloppe financière serait bien plus utile à la santé a l éducation et aux personnes âgées.  Je m oppose à cette dégradation environnementale.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Anne-Cécile - Saint-Émilion

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:40:54
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la LGV
**Contribution :**
La construction de la LGV va dénaturer des paysages, tuer des espèces vulnérables en détruisant leurs habitats fragiles et altérer des zones humides qui ont un réel intérêt écologique et environnementale. Le Ciron créé un microclimat humide sur toute une région, ce micro-climat est indispensable aux espèces végétales et animales qu'il faut préserver, mais ce micro-climat est

également indispensable pour la production de certaines AOC viticoles.Arrêtons de vouloir toujours détruire des écosystèmes pour créer des des routes ou des lignes de train. Ces lignes existent déjà, pourquoi ne pas restaurer les anciennes? Tout le monde serait gagnant !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lisa - Saint-Michel-de-Castelnau

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:45:26
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la LGV
**Contribution :**
Je suis fermement opposé(e) au projet de ligne à grande vitesse. Cette LGV représente, selon moi, un choix coûteux, disproportionné et néfaste pour notre territoire. Les impacts environnementaux sont majeurs : destruction d'espaces naturels, artificialisation de milliers d'hectares, atteintes à la biodiversité et émission massive de carbone liée aux travaux. Dans un contexte d'urgence climatique, il est incohérent de sacrifier autant de ressources et de foncier pour un projet dont l'intérêt réel reste discutable.De plus, les bénéfices annoncés ne compensent en rien ces dégâts. Les gains de temps sont limités et ne justifient absolument pas un tel investissement, alors qu'une modernisation ambitieuse des lignes existantes permettrait d'améliorer le service de manière bien plus raisonnable, durable et respectueuse des populations concernées.Enfin, le coût financier colossal de la LGV pèsera lourdement sur les collectivités et les contribuables, sans garantie de retombées économiques réelles et équitables pour tous. Pour toutes ces raisons — environnementales, économiques et de bon sens — je m'oppose clairement à la réalisation de cette LGV.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Clémence - Sainte-Bazeille

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:46:40
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable au projet GPSO (secteur Ciron)
**Contribution :**
La vallée du Ciron est un écosystème unique : hêtraie datant du glaciaire 40 000 ans, zones humides, forêts galeries, espèces rares. Le Ciron forme un ensemble d'habitats connectés, de ce fait le moindre morcellement déstabilise tout l'équilibre écologique et les écosystèmes. Ce territoire n'est pas un simple paysage : c'est un bien commun, essentiel pour les générations futures. Perdre cette vallée, c'est perdre un des derniers sanctuaires naturels du Sud-Ouest (« cathédrale de biodiversité », « Lascaux de la biodiversité »). De plus, les habitants ont reconnu des droits à la vallée et sa hêtraie (exister, se régénérer, préserver ses équilibres) que ce projet met directement en danger. Aucune alternative crédible n'est intégrée par le projet au regard de la fracturation des habitats.Le projet traverse un territoire sensible alors qu'une ligne existante pourrait être modernisée pour quatre fois moins cher. En effet, la modernisation de la ligne actuelle serait moins cher, plus logique et moins destructrice, or, aucune comparaison sérieuse n'a été faite. Sans étude comparative, il est impossible de justifier la création d'une ligne nouvelle plutôt que l'amélioration de l'existante. Il faudrait donc se pencher d'avantage sur la question car il n'est pas compréhensible qu'on engage 18 milliards d'euros alors qu'une alternative à 4 milliards existe déjà. D'autant plus que le projet est financer par un impôt foncier appliqué aux habitants, y compris ceux dont le territoire serait détruit ce qui semble profondément injuste car ceux qui paient ne sont pas ceux qui bénéficieront réellement de la LGV.Je souhaite de plus vous informer de l'insuffisance de l'étude d'impact pour un projet d'une telle ampleur. Les inventaires sont incomplets (dates, durées et conditions de prospection inconnues etc...). Les habitats d'intérêt communautaire européen sont mal étudiés, les espèces en liste rouge sont

ignorées. Les analyses manquent de plus de cartographies précises. De plus, les impacts bruts et résiduels sont mélangés et les impacts cumulés ne sont pas étudiés, ce qui ne permet pas d'avoir une vision clair de l'impact du projet. Il convient aussi de noter que plusieurs contradictions ont été relevées par l'OFB, la CLE et le CBNSA et que ces autorités (indépendantes et compétentes) sont défavorables ou très critiques vis à vis du projet. En effet, ces avis convergent tous : état initial incomplet, absence d'évitement, insuffisance de réduction, compensations impossibles à évaluer et dette écologique non calculée. Il convient que la séquence éviter-réduite-compenser soit respectée, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui (42 ha évités sur plus de 1 000 ha détruits : dérisoire, les zones humides ne sont presque pas évitées, fragmentation irréversible du territoire et des continuité écologiques etc...). Les mesures d'évitement sont uniquement temporaires, ne garantissent aucune protection durable et sont incohérentes (certaines zones sensibles disparaissent complètement du tracé sans justification). Quant aux mesures de réduction, certaines créent en réalité de nouveaux impacts (aucun plan pour éviter la dissémination des espèces invasives, rien n'est prévu pour limiter l'érosion, le ruissellement ou les pollutions lors des périodes critiques, les travaux prévus sur les berges et la ripisylve risquent fort d'endommager davantage les habitats sensibles etc...). La compensation est elle aussi très lacunaire. Aucune compensation pour plusieurs habitats importants, fiches floues : habitats à restaurer non décrits, la compensation est centrée sur seulement trois espèces au détriment de la biodiversité réelle, de nombreux habitats impactés y compris sensibles ne font l'objet d'aucune compensation, les sites de compensation ne sont ni sécurisés ni clairement décrits et les mesures proposées sont trop vagues pour garantir une équivalence écologique réelle.Je suis favorable à une mobilité ferroviaire ambitieuse, mais pas au prix de la destruction de la vallée du Ciron. Je demande une révision complète du projet, une étude alternative sérieuse et une protection intégrale de la vallée du Ciron.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Margot - Lormont

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:47:24
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ciron
**Contribution :**
Bonjour, je suis opposé au chantier de la LGV car celui-ci va venir couper le Ciron. Je trouve cela dramatique que, vu les enjeux de changement climatique et de destruction des territoires, il soit encore possible que de tels projets voient le jour pour quelques minutes de gagné sur un trajet en train. Me concernant, je ne le prends jamais car : horaire inadapté et coût exorbitant (le même prix qu'un aller-retour en voiture, pour 5h de trajet contre 3 en voiture). Alors, on fait quoi ? Allons-nous travailler à l'amélioration de l'existant ou encore se sacrifier le vivant sur l'hôtel du développement infini ? Dans tous les cas, faut pas s'étonner que les citoyens perdent largement le lien de confiance avec les élus et les politiques publiques qui ne favorisent que le profit de quelques-uns face à la dégradation des conditions de vie de la majorité.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# CORNIL mireille - Saint-Nicolas-de-la-Balerme

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:48:26
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** la contestation de ce projet de ligne tgv
**Contribution :**
Moderniser la ligne actuelle serait moins cher, plus logique et moins destructeur.comment lire un dossier de plus de 30 000 pages et ce que j ai pu lire sur notre secteur trop général et superficielet

une réponse uniquement en ligne , quel déni et manque de respect pour la population qui ne maitrise pas l outil informatique
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Pascal - Grignols

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:50:33
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Suprimer la gabegie actuelle et préserver le peu d'environnement naturel qu'il nous reste
**Contribution :**
Il est inutile d'aller toujours plus loin et plus vite dans le monde d'aujourd'hui. Il faut préserver la nature le bien le plus précieux de l'humanité. Toiut le reste n'est que foutaise inventé par des gens stupides ne se souciant que d'un monde capitaliste entrain de s'effondrer.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Michèle - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:51:44
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** OUI au Rail sous toutes ses formes
**Contribution :**
Je suis favorable au train sous toutes ses formes : TER, Intercités, TGV, FerroutageBien sûr il faudrait prioriser les travaux : - développer le TER et rouvrir des lignes disparues (pour inciter les trajets domicile/travail par transport en commun) - renforcer le réseau existant et mieux l'entretenir pour éviter les annulations et retard de train - développer le ferroutage sans doute en taxant les camions qui contribuent à la dangerosité des routes et à leur dégradationsJe suis sensible au changement climatique et les trajets Toulouse Paris impactent fortement sur le climat.Donc OUI au train et à son réel développement dans le respect des riverains de la ligne et de la biodiversité
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mellerio Pauline - Saint-Nizier-le-Désert

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:52:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable au projet de LGV Bordeaux-Toulouse
**Contribution :**
Ce projet de LGV est une aberration alors que nous sommes en pleine crise écologique et en plein effondrement de la biodiversité. Pour un gain de temps d'environ 30 minutes, il menace la vallée du Ciron, notamment sa forêt qui est la plus ancienne de France métropolitaine et son hêtraie vieille de 43000 ans, ses zones humides, et son exceptionnelle biodiversité. Les nappes phréatiques vont également être perturbées, ce qui risque d'affecter le micro-climat. Le projet détruirait huit sites Natura 2000 et 413 espèces animales et végétales dont 197 protégées. La modernisation des lignes existantes, qui constitue une alternative à ce projet, aurait un impact environnemental moindre en comparaison, pourtant cette alternative n'a pas été sérieusement étudiée.Il est nécessaire de faire preuve de responsabilité et d'arrêter ces projets écocides qui menacent également les vies humaines à terme, d'autant plus que d'autres solutions sont à notre portée.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Gabet Coralie - Toulenne

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:52:10

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV
**Contribution :**
Il est complètement inconcevable de détruire des terrains ayant une faune et une flore endémique de la région alors qu'il existe déjà une ligne reliant Bordeaux à Toulouse! Si des travaux sont à prévoir autant les faire sur cette ligne plutôt que de saccager tout un écosystème et la vallée du Ciron , qui pour l'instant reste une rivière très peu polluée ce qui est prouvé par la présence de truite dans ses eaux. Par ailleurs il est prouvé que d'autres animaux tel que des loutres habitent les abords de la rivière. Il serait d'autres part destructeur pour plein d'autres espèces de raser des kilomètres de forêt et ce dans un soucis purement économique et non pour rendre service à la population locale. Comme vu dans différents bilan à propos de cette construction, elle s'avère inutile et polluante . Oui à la remise en état des lignes existantes Non à la construction d'un projet qui ne servira pas les besoins des habitants de Gironde tant par son coût que pour le gain de temps annoncé entre les 2 villes . Coralie Gabet
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bernard - Le Passage

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:54:11
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection des personnes à proximité des voies
**Contribution :**
Cela est très bien, mais pas trop d'excès dans les dépenses quand même, de protéger l'environnement faune, flore et paysages, mais il y a un élément qui est pour moi oublié: la protections des humains se retrouvant à proximité de la voie, qui vivaient heureux et tranquilles dans leur campagne (fermes et villages) et que la LGV va venir agresser à vie, polluant malgré des aménagements couteux leur visuel de campagnards et agressant nuit et jour leurs oreilles. Ils n'entendrons plus à plusieurs centaines de mètres de la voie, les oiseaux , les cigales ,grillons et autres chanter, car cette faune va très vite s'éloigner de la LGV et ils vont progressivement devenir mal entendants !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Dominique - Noaillan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:54:31
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Désaccord avec la DAE et les investigations préalables liées au projet de construction de la LNSO
**Contribution :**
J'exprime mon désaccord total avec ces investigations et avec le projet auxquelles elles sont liées soit la réalisation de la LNSO.C'est un projet dont l'utilité publique est contestable. Elle l'est au moins autant à ce jour qu'en 2015, lorsque la Commission d'Enquête Publique avait rendu un premier avis défavorable. Elle l'est encore plus en au vu de l'évolution du climat, de la demande du public, des bilans de fonctionnement d'autres lignes TGV.La DAE a fait l'objet d'avis défavorables d'instances telles que l'Autorité environnementale, la Commission Locale de l'Eau du SAGE Ciron, le Conseil National de la Protection de la Nature, le Syndicat des Sylviculteurs du Sud Ouest. Ces instances ont montré dans des rapports étayés que ses impacts environnementaux et climatiques sont en effet soit mal analysés, soit sous estimés. Soit contournés.L'avis de l'Autorité Environnementale est, sur ces sujets, et à juste titre, particulièrement sévère : - il pointe le caractère incomplet du diagnostic écologique, - la démarche ERC (éviter-réduire-compenser) est non aboutie, dans son aspect

méthodologique aussi bien qu'opérationnel. Les mesures de compensation sont floues.L'ensemble de ces avis sera t'il ignoré ?Un des objectifs généraux du GPSO est formulé comme suit : "favoriser le développement des territoires".Des communes fracturées par l'emprise de la nouvelle ligne, des riverains soumis à des nuisances sonores et visuelles, des paysages dévastés, des forêts rasées, un cours d'eau et ses affluents lourdement impactés par cette infrastructure … tout cela constituerait donc un territoire en développement ?Les coûts (financiers, écologiques) de ce projet, ses effets sur la vie des riverains sont démesurés par rapport au gain de temps annoncé.Ils sont inappropriés au regard de l'état de vétusté des lignes Intercité (dont la ligne Bordeaux-Marseille), des réseaux ferroviaires locaux.Ils sont démesurés par rapport à d'autres  besoins non couverts par exemple en matière de santé, d'éducation.Par ailleurs, le public ne peut donner son avis sur cette DAE que par la seule voie électronique. Cela contribue à éloigner de cette consultation les personnes peu ou pas du tout formées à l'outil informatique, et/ou pas équipées d'un ordinateur. Elles sont nombreuses en milieu rural.D'autre part, la durée de la consultation est ridiculement courte au vu de la complexité et de la taille du dossier sur lequel se prononcer.Le travail de sensibilisation et de mobilisation effectué par des associations locales, soucieuses de préserver la qualité de l'environnement en Nouvelle Aquitaine, n'aura pu y remédier que partiellement.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mazari  Samira - Gennevilliers

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:57:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la destruction du vivant
**Contribution :**
Il est temps de laisser la parole aux habitants, de respecter les points de vues des scientifiques, de regarder un peu plus le monde qui s'écroule, face aux incompétences de certains politiciens, aux lobbys, il est de votre devoir de protéger ce qu'il reste de cet écosystème, du vivant.Merci d'entendre nos voix.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# De Tinténiac  Agnès  - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:57:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection vallée du Ciron
**Contribution :**
Je suis totalement défavorable à ce projet de grands travaux car les terrassements vont venir altérer les écosystèmes fragiles de notre beau département. La vallée du Ciron classée et protégée Natura 2000 est un joyau paysager et naturel. C'est également grâce au Ciron que le vignoble du Sauternes AOC existe et perdure. Donc ce projet d'infrastructures vient fragmenter et détruire ces sites prestigieux de notre département qui sont si fragiles.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# bertrand thibaut

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:58:24
**Lieu de dépôt :** Par email
**Contribution :**
LNBTEn tant que citoyen retraité je souhaite vivement la création de cette voie rapide pour me permettre de continuer à me déplacer sans utiliser mon véhicule. Cette ligne me rapprochera de

Paris, où sont mes enfants et leur permettraDe venir nous voir plus facilement.Bertrand Thibaut*33(0)620 588 370
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# FORTINON XAVIER - Mont-de-Marsan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 14:59:46
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution du Département des Landes à la PPVE
**Contribution :**
Veuillez trouver ci-joint la contribution du Département des Landes.Respectueusement.
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (Contribution CD40 2025 - PPVE.pdf)
Document : Contribution CD40 2025 - PPVE.pdf, page 1 sur 2

**CONTRIBUTION DU DEPARTEMENT DES LANDES AU DISPOSITIF DE PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE (PPVE) MIS EN PLACE POUR LES OPERATIONS PREALABLES A LA CONSTRUCTION DE LA LIGNE NOUVELLE DU SUD-OUEST.**

La LNSO est un chantier ferroviaire majeur comprenant la ligne nouvelle Bordeaux – Toulouse – Dax, les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) et au Nord de Toulouse (AFNT).

En vue du lancement des appels d'offres pour la section Bordeaux – Toulouse, SNCF Réseau a sollicité une demande d'autorisation environnementale relative aux travaux préparatoires de cette section, comprenant des sondages géotechniques et des diagnostics d'archéologie préventive. Une participation du public par voie électronique se tient du 27 octobre au 26 novembre inclus, conformément aux dispositions du Code de l'Environnement.

Cette participation porte sur la 1ère demande d'autorisation environnementale déposée par l'Agence GPSO, en qualité de maître d'ouvrage, pour la réalisation des investigations préalables en milieu sensible sur le tracé de la ligne nouvelle Bordeaux – Toulouse. Elles permettront d'approfondir la connaissance des milieux traversés et de consolider la conception du projet. La PPVE a pour objectif de recueillir les observations et avis des habitants, associations et acteurs du territoire. Elle s'inscrit dans la continuité des démarches d'information et de concertation menées depuis le débat public de 2005 et l'enquête publique de 2014.

Au-delà de la contribution de la Société du Grand Projet du Sud-Ouest (SGPSO) créée par ordonnance du 2 mars 2022 pour porter le financement de la contribution des collectivités locales parties prenantes au financement de la LNSO adoptée lors du conseil de surveillance du 9 octobre dernier, le Conseil départemental des Landes souhaite également y contribuer en propre. Il souhaite réaffirmer par cette contribution sa position concernant la LNSO.

Ce projet, porté par l'Etat et les collectivités partenaires, vise à améliorer les liaisons entre Bordeaux, Toulouse et Dax tout en renforçant l'attractivité du Grand Sud-Ouest. Il s'inscrit dans une dynamique de transition écologique, de décarbonation, de désenclavement des territoires, de modernisation des infrastructures de transport et de renforcement des liaisons nationales et européennes.

Le Département soutient activement ce projet qui vise à prolonger le réseau à grande vitesse français entre Bordeaux et Toulouse, ainsi que vers l'Espagne. Il est membre de la société GPSO qui porte la part de financement des Collectivités territoriales et à ce titre, il a engagé un investissement global de 98,6 millions d'euros sur 40 ans, avec une annuité de 2,47 millions d'euros.

La création de la LGV est essentielle pour favoriser le transfert des poids-lourds de la route vers le rail, contribuant ainsi à un meilleur équilibre modal, mais également pour améliorer les transports du quotidien des habitants de la région. Le transfert ferroviaire est aujourd'hui le mode de déplacement le plus respectueux de l'environnement.

Le Département est conscient des préoccupations exprimées par les différents acteurs, notamment en ce qui concerne l'impact potentiel sur le massif des Landes de Gascogne. Le Département est pleinement engagé depuis de nombreuses années également dans une démarche de préservation de l'environnement. Le Département appelle à une mobilisation collective pour faire de cette infrastructure un levier de développement durable, respectueux de notre patrimoine.

Le maître d'ouvrage SNCF Réseau et ses partenaires font de l'exemplarité environnementale une priorité. Celle-ci se décline dès le stade des investigations environnementales, avec la mise en place de méthodologies volontaristes, d'outils de suivi partagés et d'actions concrètes de terrain pour assurer la bonne mise en œuvre des mesures environnementales en phase chantier. Le projet s'inscrit dans une vision durable, avec un suivi environnemental renforcé et des engagements sur la durée.

# Lassallette Laetitia - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:02:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable au projet

**Contribution :**
Je suis contre ce projet qui va détruire des eco systèmes, la vallée du cirin est campagne préservée qu'il faut maintenir .
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Nicolas - Saint-Genis-Laval

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:03:18
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Ce projet de LGV Bordeaux - Toulouse - Dax détruira 6 300 hectares de vignobles, bonnes terres agricoles et forêts, dont une hêtraie vieille de 43000 ans, pour gagner à peine 30 minutes. Ce projet est tout d'abord un non-sens écologique de part ses impacts négatifs : déboisement, perturbation des nappes phréatiques, prolifération d'espèce végétales invasives, etc...Mais c'est surtout communément un non-sens car il existe déjà une ligne TGV reliant Toulouse à Bordeaux, il suffirait de la réaménager, comme le proposent les élus et associations locales ainsi que le dernier rapport du Haut Conseil pour le Climat 2023.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Le Lann Françoise - Lucmau

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:04:46
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** travaux préparatoires
**Contribution :**
Cette enquête est dans le but de faire des travaux préparatoires à ceux de la LGV. Or pour cette phase de préparation, il faudra déjà commencer à déboiser et défricher sur plus de 1000 ha.Les travaux devraient commencer dès décembre si l'enquête vous est favorable, or tous les recours n'ont pas été étudiés, et des procédures sont encore en cours. On saccagerait une région sans savoir si on en a le droit ! Ce n'est pas acceptable.Je donne donc un avis défavorable
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# COUTON Julie - Cabanac-et-Villagrains

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:05:49
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Impact écologique à long terme sur les écosystèmes et le changement climatique
**Contribution :**
Pour justifier les atteintes aux espèces protégées, le projet doit démontrer que les mesures compensatoires permettront de maintenir ou de restaurer un état de conservation favorable. Or, le dossier ne prouve pas que les sites de compensation présentent les conditions écologiques nécessaires pour accueillir les espèces concernées. Si le maintien de l'état de conservation favorable n'est pas démontré par des données scientifiques, la dérogation "espèces protégées" ne peut être légalement accordée. Avis défavorable.Le dossier évoque un gain environnemental global mais ne fournit pas le détail du calcul des émissions liées aux travaux, au transport des matériaux ou à la fabrication des infrastructures. Aucune donnée chiffrée n'est présentée sur les émissions de CO? des chantiers ou sur la destruction des puits de carbone naturels. En l'absence d'un bilan carbone complet intégrant les phases de construction, d'exploitation et de démantèlement, il est impossible

d'affirmer que le projet contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Merlaut David - Morizès

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:07:19
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne non utile
**Contribution :**
Bonjour,Je vous écris pour faire part de mon désaccord par rapport à ce projet de LGV qui poursuit un but inutile à mes yeux. Et ceci aux détriments d'une zone de biodiversité exceptionnelle qu'il est important et utile de protéger. Merci de prendre soin de ce bien commun qui bénéficiera beaucoup plus aux générations futures que des trajets plus rapides
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mattei  Cindy - Ouzilly

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:07:24
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la LGV vallée du Ciron
**Contribution :**
J'habite dans la Vienne où passe la LGV qui va jusque Bordeaux. De tels travaux ont un énorme impact et la vallée du Ciron va en subir les conséquences de manière irréversible. À l'heure du changement climatique de tels projets qui ne prennent pas en compte les enjeux environnementaux actuels n'ont plus leur place.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# VIALA Véronique - Gradignan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:08:16
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ne sacrifions pas notre nature, nos rivières, notre faune et notre flore !!! Protégeons la vallée du Ciron !!!
**Contribution :**
Je suis particulièrement attachée à la hêtraie du Ciron, un bijou de 40 000 ans déjà menacé par les abattages indiscriminés sur ses ripisylves et au-delà. Et si son âge et sa riche biodiversité ne suffisent pas à faire prendre conscience de l'aberration et de la cruauté des destructions prévues, pensons que la vallée du CIron est déterminante pour les vignobles alentours, et en particulier pour la prestigieuse appelation Sauternes.Déjà perplexe quant à la pertinence du projet de LGV tel qu'il nous est présenté (18 milliards, alors qu'il serait possible d'améliorer l'existant pour 4 fois moins, en détruisant moins de terres agricoles, de sites naturels, d'habitations, etc.), je suis très inquiète pour toutes les espèces végétales et animales et leur devenir. L'étude d'impact est insuffisante, ignorant certaines espèces en liste rouge, présentant des études d'impact et des cartographies incomplètes.D'autre part la consultation n'est prévue que pour un mois, un délai bien réduit pour aborder un dossier qui se compose de plus de trente mille pages !!Mais en se renseignant on découvre que - les avis de la Commission locale de l'eau, de l'Office français de la biodiversité, de la Mission régionale d'autorité environnementale, du Conservatoire botanique nationale, sont DEFAVORABLES.- les inventaires et études réalisés en amont sont tout à fait insuffisants (sous-évaluation des zones humides, étude insuffisante des impacts sur les espèces protégées, manque de vision d'ensemble du site etc) et - les

options d'"évitement" tout à fait insuffisantes (42ha sur 1000 ha voués à la destruction), impossibles à vérifier dans leur mise en oeuvre et sans garantie durable, sans prise en compte des continuités écologiques.- les mesures de "réduction" sont trop vagues pour qu'on puisse en vérifier l'efficacité réelle, les impacts du défrichement massif sur la vallée ne sont pas anticipés.On est devant une véritable fuite en avant (à qui profite le crime ??), un désir fou de brûler de l'argent public (pour quel(s) renvoi(s) d'ascenseur ?) aux dépends d'un environnement pourtant de plus en plus maltraité par le réchauffement climatique, la perte de biodiversité, le mitage urbain, etc.Le train, dont je suis une grande usagère (grande voyageuse SNCF officielle depuis des décennies) est un atout précieux pour le territoire, mais ne doit pas être vu seulement au prisme des grandes lignes à grande vitesse : les petites lignes locales, lorsqu'elles sont suffisamment fréquentes et fiables, sont plus à même de permettre aux personnes de laisser la voiture au garage lorsqu'elles en ont une, de lisser les inégalités ville-campagne, de compenser l'isolement des personnes handicapées, ne conduisant pas, des jeunes scolarisés, en apprentissage ou travaillant...Toutes ces raisons dictent mon opposition à un projet mal ficelé, qui doit absolument être révisé de fond en comble en prenant en compte les études réalisées pour adapter l'existant et penserr, au-deloà des grandes lignes, la mobilité ferroviaire (et la multimodalité) de proximité.Je demande aussi une protection complète de la vallée du Ciron.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# kevin volkof

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:09:11
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Soutien ligne bordeaux-> toulouse
**Contribution :**
Bonjour ,Je soutiens pleinement la réalisation de la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse. Ce projet constitue, à mes yeux, un enjeu majeur pour le développement, le rayonnement et l'attractivité de l'ensemble du Sud-Ouest. Il favorisera l'essor des échanges économiques, facilitera les mobilités du quotidien et insufflera une dynamique nouvelle à nos territoires. Cordialement.Kevin DUFAU **********@hotmail.fr 06 77 ** ** **
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# CORNIL mireille - Saint-Nicolas-de-la-Balerme

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:09:53
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** opposition au gpso
**Contribution :**
L'alternative de modernisation de la ligne actuelle n'a jamais été sérieusement étudiée.aucune étude comparative, pour justifier la création d'une ligne nouvelle plutôt que l'amélioration de l'existant.exemple :la ligne actuelle bordeaux dax a servi ,a la sncf , a battre des records de vitesse + 300 km/h dans les années 1970 .....La modernisation de l'infrastructure existante, pourtant moins coûteuse , benefique aussi aux trains du quotidien il faudra également payer l entretien de ces deux lignes .Oui au train, non à un projet démesuré, destructeur et mal financé et injustifiable 16 milliards pour 20 minutes et combien de passagers !!!!?.Le financement du projet ne respecte en rien le principe d'équité : ceux qui paient ne sont pas ceux qui bénéficieront réellement de la LGV.NON a ce projet
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Caubet Bruno - Labège

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:10:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis favorable de la Communauté d'agglomération du Sicoval
**Contribution :**
Cf pièce jointe.
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (Contribution Sicoval DAE1_25.11.25.pdf)
Document : Contribution Sicoval DAE1_25.11.25.pdf, page 1 sur 5

Sicoval
l'Agglo du Sud-Est Toulousain

Labège, le 25 NOV. 2025

Direction Transition Ecologique et Mobilités
Service Mobilités
Tél. : 05.31.84.27.31
N/Réf : JC/FC/2025-223

Monsieur Pierre-André DURAND
Préfet de la Région Occitanie et de la Haute-Garonne
Préfecture de la Haute-Garonne
Place Saint Etienne
31038 Toulouse Cédex 9

Objet : Autorisation environnementale dans le cadre du projet de Ligne nouvelle Bordeaux - Toulouse

Monsieur le Préfet,

Dans le cadre du projet de Ligne nouvelle Bordeaux – Toulouse, une participation du public par voie électronique (PPVE) se tient du 27 octobre au 26 novembre 2025 inclus, conformément aux dispositions du Code de l'environnement.

Cette participation porte sur la première demande d'autorisation environnementale déposée par l'Agence GPSO, en qualité de maître d'ouvrage, pour la réalisation des investigations préalables en milieu sensible sur le tracé de la ligne nouvelle. Ces investigations constituent une étape essentielle avant les travaux : elles permettront d'approfondir la connaissance des milieux traversés et de consolider la conception du projet.

La PPVE a pour objectif d'informer le public sur la nature et les enjeux de ces opérations et de recueillir les observations et avis des habitants, associations et acteurs du territoire. Elle s'inscrit dans la continuité des démarches d'information et de concertation menées depuis le débat public de 2005 et l'enquête publique de 2014.

Je souhaite porter à votre attention l'avis favorable du Sicoval relatif à cette première demande d'autorisation environnementale. En effet, le Sicoval soutient le projet de Ligne Nouvelle Sud Ouest (LNSO) et sa mise en service à l'échéance 2032. Dans cet objectif, le Sicoval a validé la convention cadre de financement de février 2022 ainsi que la convention pluriannuelle 2025 - 2028 fixant la contribution annuelle du Sicoval à hauteur de 740 k€.

Le Sicoval souscrit pleinement à la contribution proposée par la Société du GPSO dans le cadre du dispositif de participation du public par voie électronique (PPVE) notamment sur les volets mobilité / impact carbone et prise en compte des sujets environnementaux.



Document : Contribution Sicoval DAE1_25.11.25.pdf, page 2 sur 5

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de nos salutations distinguées.

Le Président,

Bruno CAUBET

Copies :
- Directoire de la SGPSO,
- Membres du Bureau de la SGPSO : Régions Occitanie et Nouvelle Aquitaine, Conseils Départementaux de la Haute Garonne et des Landes, Métropoles de Bordeaux et Toulouse,
- Agence GPSO.

Pièce jointe : Contribution de la SGPSO à la participation du public par voie électronique (PPVE)

Tél. 05 62 24 02 02 | e-mail : info@sicoval.fr - www.sicoval.fr
Adresse postale : Communauté d'Agglomération du Sicoval - 110, rue Marco Polo 31670 Labège
Accueil du public : Siège - 110 rue Marco Polo 31670 Labège
Centre de l'Astel - Parc d'activités de la Balme 31450 Belberaud

à votre service depuis 1975



Document : Contribution Sicoval DAE1_25.11.25.pdf, page 3 sur 5

SOCIÉTÉ DU GRAND PROJET FERROVIAIRE SUD-OUEST
TOULOUSE-BORDEAUX-DAX

# Contribution de la Société du Grand Projet du Sud-Ouest au dispositif de Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) mis en place pour les opérations préalables à la construction de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest

La Société du Grand Projet du Sud-Ouest (SGPSO) a été créée par ordonnance le 2 mars 2022 pour porter le financement de la contribution des collectivités locales parties prenantes au financement de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (LNSO).

La LNSO est un chantier ferroviaire majeur comprenant la ligne nouvelle Bordeaux – Toulouse – Dax, les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) et au Nord de Toulouse (AFNT). En vue du lancement des appels d'offres pour la section Bordeaux – Toulouse, SNCF Réseau a sollicité une demande d'autorisation environnementale relative aux travaux préparatoires de cette section, comprenant des sondages géotechniques et des diagnostics d'archéologie préventive.

Dans le cadre de la consultation du public sur ces investigations préalables, créée par ordonnance le 2 mars 2022 pour porter le financement de la contribution des collectivités locales parties prenantes au financement de la LNSO, est apparue utile au débat pour :

- D'une part, rappeler le bienfondé, et même la nécessité de la LNSO au regard des perspectives de développement territorial et des objectifs publics en matière de développement durable ; et
- D'autre part, souligner l'exemplarité environnementale du projet, à laquelle les collectivités locales sont particulièrement attachées, et la volonté forte d'une prise en compte de l'environnement à la hauteur des enjeux, et ce dès les investigations préalables.

**1/ La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (LNSO) est un projet de report modal, pour les mobilités longues distances comme pour les transports du quotidien, qui s'inscrit pleinement dans les objectifs de décarbonation nationaux.**

La capacité et la performance du réseau ferroviaire sont des enjeux de premier plan pour accompagner le développement des trafics ferroviaires et le report modal de la route vers le rail, compte tenu notamment du dynamisme démographique et économique des régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine, et des enjeux de mobilité qui en découlent : développement des services express régionaux métropolitains et des trains régionaux, des pôles d'échanges multimodaux et des mobilités collectives comme actives.

Société du Grand Projet du Sud-Ouest
6, esplanade Compans Caffarelli – 31000 TOULOUSE
sgpso@sgpsudouest.fr

Ordonnance n°2022-307 du 2 mars 2022
Siret 921 591 517 00013 / R.C.S Toulouse / NAF 8413Z

sgpsudouest.fr

La LNSO apporte une solution à la hauteur de ces enjeux capacitaires, avec :

- une solution pour désaturer les nœuds ferroviaires de Bordeaux et de Toulouse, en ajoutant une troisième voie ferrée sur 12 km au Sud de Bordeaux (AFSB), et en doublant les voies sur 19 km au Nord de Toulouse (AFNT) ;
- une nouvelle ligne ferroviaire pour les trains grande distance entre le sud de Bordeaux et le nord de Toulouse puis entre le sud de la Gironde et Dax, soit 327 km, et dans un second temps l'Espagne, soit 418km au total.

Grâce au doublement des voies ferrées, la LNSO libérera des sillons de circulation sur la ligne actuelle et en créera de nouveaux sur les nouvelles voies, permettant plus de trains du quotidien - TER, de trains de fret et de trains longue distance.

La LNSO propose ainsi l'alternative écologique pour les mobilités. C'est en réalité le seul grand projet de transport en France à permettre un report massif de l'avion vers le train, réduisant ainsi fortement les émissions de gaz à effet de serre. Dès sa mise en service, grâce aux politiques de mobilité et de transferts inter-régionaux, français et européens, elle permettra un transfert significatif du trafic routier et aérien vers le rail. Un gain de 5 à 7 millions de voyageurs ferroviaires par an sont attendus.

Les changements de comportements encouragés entraîneront une diminution immédiate et durable des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire : l'estimation se situe entre 340 000 tonnes équivalent $CO_2$ 10 ans après la mise en service (date à laquelle les économies auront compensés les émissions des travaux) et 550 000 tonnes 20 ans après, évitées chaque année.

**2/ La LNSO se construit en intégrant pleinement les enjeux environnementaux, et ce dès le stade des investigations préalables.**

L'écoconception est une véritable feuille de route pour la LNSO. Celle-ci consiste à analyser l'ensemble des composantes du projet pour en réduire les impacts environnementaux : consommation de ressources non renouvelables, nuisances sur l'environnement, dépenses énergétiques, artificialisation d'espaces naturels, économie circulaire, etc. L'ensemble du cycle de vie est concerné : de l'extraction des matières premières à la déconstruction, en passant par l'exploitation et la maintenance. L'ambition de la LNSO est de répondre aux plus hauts standards de prise en compte des enjeux de développement durable.

Société du Grand Projet du Sud-Ouest
8, esplanade Compans Caffarelli – 31000 TOULOUSE
sgpso@sgpsudouest.fr

Ordonnance n°2022-307 du 2 mars 2022
Siret 921 591 517 00013 / R.C.S Toulouse / NAF 8413Z

sgpsudouest.fr

SOCIÉTÉ DU GRAND PROJET FERROVIAIRE SUD-OUEST
TOULOUSE-BORDEAUX-DAX

Ce niveau d'exigence est fixé par le maître d'ouvrage SNCF Réseau dès les investigations préalables :

- Dans un souci de préservation de l'environnement, 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. Quant aux sondages géotechniques, leur impact sera encore plus faible ;
- SNCF Réseau a par ailleurs 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 ;
- 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 ;
- Enfin, des outils de suivi d'avancement des investigations préalables, partagés avec les services de l'État, garantit la transparence sur le respect des engagements du maître d'ouvrage relatifs à l'environnement.

Cette attention particulière aux sujets environnementaux a été soulignée à plusieurs reprises par l'Autorité environnementale dans son avis rendu le 25 septembre dernier. Celle-ci relève notamment, au-delà de la qualité du dossier, *« un engagement réel du maître d'ouvrage recherchant le gain écologique au-delà de l'apurement de la dette écologique »* ou encore sa volonté de prendre en compte la biodiversité à grande échelle et le haut niveau d'ambition dans la définition des mesures de compensation.

***

Par la présente contribution, la SGPSO entend ainsi rappeler que la LNSO poursuit une stratégie carbone ambitieuse. La SGPSO imposera à cet égard au maître d'ouvrage un objectif maximum d'émissions de gaz à effet de serre pendant le chantier. Le maître d'ouvrage SNCF Réseau et ses partenaires, dont notamment les collectivités territoriales financeuses, font de l'exemplarité environnementale une priorité. Celle-ci se décline dès le stade des investigations environnementales, avec la mise en place de méthodologies volontaristes, d'outils de suivi partagés et d'actions concrètes de terrain pour assurer la bonne mise en œuvre des mesures environnementales en phase chantier.

Guy KAUFFMANN
Directeur général de la Société du Grand Projet du Sud-Ouest

Société du Grand Projet du Sud-Ouest
8, esplanade Compans Caffarelli – 31000 TOULOUSE
sgpso@sgpsudouest.fr

Ordonnance n°2022-307 du 2 mars 2022
Siret 921 591 517 00013 / R.C.S Toulouse / NAF 8413Z

sgpsudouest.fr

# Claudine - Paris

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:12:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la lgv

**Contribution :**
Étude partiale, absence d'enquête d'utilité publique accessible à tous mépris de l'environnement défendu par les nombreuses associations locales. La lgv ne fait pas la preuve de son utilite: gain de temps limité en regard du coût prohibitif . Je ne réside pas dans la région mais la connais pour la visiter avec ma fille qui travaille à agen. Les habitants ne sont pas d'accord avec le projet et le  disent, même les agents sncf préféreraient une amélioration de la ligne actuelle.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Violaine - Le Pian-sur-Garonne

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:14:45
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV
**Contribution :**
Avis défavorable à l'heure où la terre vacille pour rendre l'humain confortable sur quelque décennies. Nous engageons un pas en avant sans retour en arrière... Il y a assez d'espace pour tout le monde pourquoi vouloir encore détruire le peu qu'il nous reste pour des " routes " sans habitations !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Région Nouvelle Aquitaine Pole TIMCV - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:18:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis favorable délibéré de la Région Nouvelle Aquitaine
**Contribution :**
Vous trouverez ci-joint l'avis favorable de la Région Nouvelle-Aquitaine délibéré lors de la COMMISSION PERMANENTE DU LUNDI 29 SEPTEMBRE 2025.
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (2025.1394.CP_annexe.PDF)
Document : 2025.1394.CP_annexe.PDF, page 1 sur 6

## Avis de la région Nouvelle-Aquitaine dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale pour les investigations préalables de la Ligne Nouvelle Bordeaux - Toulouse

La Région Nouvelle-Aquitaine est engagée depuis plus de 10 ans dans la réalisation de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest. Ce chantier de construction d'une ligne à grande vitesse entre Bordeaux, Toulouse et Dax puis l'Espagne est né d'un besoin profond d'améliorer les transports dans le Sud-Ouest de la France dans la continuité de la LGV Tours-Bordeaux, mise en service en 2017.

Avec la forte progression démographique, les demandes de mobilité augmentent. La ligne actuelle qui date de 1856 est saturée et sa géométrie ne permet pas de faire circuler les trains à plus de 160 km/h.

Cette ligne nouvelle permettra de doubler le linéaire de voie ferrée existant et, ce faisant, de séparer les flux de trains directs et/ou rapides de ceux des trains omnibus et/ou plus lents.

- **Un projet de mobilité locale**

La ligne nouvelle contribuera à **l'amélioration du service ferroviaire de proximité.**

En effet, la ligne nouvelle va libérer des sillons sur les lignes existantes. Le projet permettra alors **l'amélioration en qualité, régularité et fréquence des services TER ou Intercités.**

Les Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) et leur troisième voie sur 12 km ainsi qu'une quatrième voie en gare pour faciliter les dépassements de trains vont permettre d'accroitre également en fréquence et temps de parcours les TER et Intercités. C'est une condition sine qua none à la mise en place d'un Service Express Régional Métropolitain à Bordeaux.

En parallèle, sur la ligne nouvelle, les services de trains à grande vitesse pourront être complétés par des projets locaux, par exemple des navettes régionales à grande vitesse entre les gares nouvelles desservies (Agen, Montauban et Mont-De-Marsan).

Ainsi, la LGV va permettre de rapprocher les métropoles et agglomérations des 2 régions : Bordeaux sera à 1 heure de Toulouse et 55 minutes de Dax et Dax à 1 heure et 30 minutes de Toulouse.

- **Un projet de mobilité nationale**

Cette ligne est également motivée par le besoin de **désenclaver le Sud-Ouest**. En cela, c'est un projet d'envergure nationale, connecté à la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux qui permettra un trajet Toulouse-Paris en 3 heures et 10 minutes. Toulouse sera au même temps de parcours de Paris que Marseille. Cette ligne constitue ainsi un rééquilibrage territorial vis-à-vis du quart Sud-Est de la France.

- **Un projet de mobilité européenne**

L'ambition du projet à terme est de **relier en grande-vitesse la France à l'Espagne** en fermant le corridor atlantique européen qui en est le seul maillon manquant.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250929-lmc100004897079-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 08/10/2025
Retour préfecture le 08/10/2025
Mis en ligne le 08/10/2025

Bordeaux serait alors à 2 heures et 20 minutes de Bilbao, point de départ du Y basque et à 3 heures et 50 minutes de Barcelone.

Vers l'est, à partir de Toulouse, la ligne pourra être reliée au corridor méditerranéen vers Barcelone ou vers l'Italie.

- **Un projet de mobilité des marchandises**

La ligne nouvelle du Sud-Ouest permettra le **développement du fret ferroviaire**, aujourd'hui exsangue : 4,3% des marchandises transitent par le fer de part et d'autre des Pyrénées contre 32% dans les Alpes (dont 15% par la France).

La ligne allant jusqu'en Espagne devrait permettre de multiplier par 6 le fret ferroviaire entre les Pyrénées, fret aujourd'hui assuré par près de 10 000 camions par jour.

Désengorger les autoroutes A63, A10, la RN 10 et la rocade bordelaise qui sont saturées par les voitures et par un « mur de camions » avec son cortège de nuisances, pollution atmosphérique majeure et production de gaz à effet de serre est donc possible.

- **Un projet de mobilité décarbonée et durable**

Au-delà du temps et du confort de transport, le véritable **gain apporté par la ligne Nouvelle du Sud-Ouest concerne l'environnement**.

En réduisant d'une heure le trajet Bordeaux-Toulouse, 5 millions de voyageurs supplémentaires sont attendus dans les trains à grande vitesse dès la mise en service ; ce sont 5 millions de voyageurs qui prenaient jusque-là la voiture ou l'avion qui emprunteront un mode de transport électrique donc décarboné.

Grace à ce report modale, on estime que le projet permettra d'éviter chaque année environ 340 000 $tCO_2e$ durant les 10 premières années suivant sa mise en service, (puis près de 550 000 $tCO_2e$ après 20 ans). C'est l'équivalent chaque année de la production de plusieurs millions d'ordinateurs ou environ 200 000 allers-retours Paris-New-York en avion.

Malgré les importantes émissions de gaz à effets de serre liées au chantier de construction des lignes nouvelles (environ 2,4 millions de tonnes d'équivalent CO2), le retour sur investissement du point de vue de ces émissions devrait être atteint en une dizaine d'années seulement. C'est un délai particulièrement court si l'on considère que la nouvelle infrastructure, comme la ligne existante, sera exploitée pendant plus d'un siècle.

***

**Ce projet est donc indispensable au développement de transport décarboné de voyageurs et de marchandises dans le Sud-Ouest de la France. Toutefois, sa réalisation devra être exemplaire en matière de respect de l'environnement**. La Région Nouvelle-Aquitaine a, de multiples fois, répété que son

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250929-lmc100004897079-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 08/10/2025
Retour préfecture le 08/10/2025
Mis en ligne le 08/10/2025

patrimoine naturel et humain est sa plus grande richesse. Aucun projet, aussi utile soit-il, ne doit remettre en cause ce principe fondateur.

Compte tenu de l'ampleur des travaux et du linéaire important de lignes nouvelles créées (418 km pour la LNSO), les travaux de réalisation de ce type d'infrastructure sont décomposés en deux tranches : les travaux d'investigations préalables et les travaux définitifs.

Les travaux d'investigations préalables regroupent :

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

**Ce sont ces travaux d'investigations préalables sur la branche Bordeaux-Toulouse qui font aujourd'hui l'objet d'une demande d'autorisation environnementale.**

## 1- Ces investigations préalables sont nécessaires à une connaissance fine des endroits sur lesquels va passer la LGV.

Le maitre d'ouvrage SNCF-Réseau applique depuis les toutes premières études de la ligne, il y a plus de quinze ans, la méthode ERC « Eviter, Réduire puis Compenser ». Le tracé de la ligne a ainsi été choisi en évitant le plus possible les zones sensibles classées au titre de la protection pour l'environnement : sur 4800 ha d'emprise, plus de 85% concernent des terres semi-naturelles, agricoles ou forestières et seulement 40 ha sont situés en zone Natura 2000. Cette méthode permet également de réduire au strict minimum la surface de sols imperméabilisés, à la différence d'une infrastructure routière.

D'importants travaux d'inventaires écologiques, faunistiques et floristiques, ont également été réalisés en amont de cette consultation. En complément de ces inventaires « de surface », il convient d'affiner la connaissance du sous-sol avec la même rigueur.

C'est l'objet de ces travaux préalables, pour :

- **Connaître en détail les caractéristiques géotechniques au droit de la future infrastructure** afin d'optimiser le dimensionnement des ouvrages d'art, des ouvrages en terre et des ouvrages d'assainissement. Cette caractérisation des sols permettra de limiter les mouvements de terre, et ainsi, d'excaver le moins de terre possible quand le tracé est en déblai et de construire des talus les plus étroits et les plus bas possible lorsque le tracé est en remblai. La connaissance de la nature des sols permettra également d'améliorer le taux de réemploi des matériaux locaux, enjeu majeur pour un projet de cette ampleur.
- **Détecter la présence éventuelle d'un site d'intérêt archéologique** et d'en caractériser les vestiges, quantitativement et qualitativement et prendre toute mesure de protection le cas échéant. Le travail documentaire dans les archives

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250929-lmc100004897079-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 08/10/2025
Retour préfecture le 08/10/2025
Mis en ligne le 08/10/2025

locales effectué au moment de l'élaboration du tracé de la ligne ne permet pas d'assurer que celui-ci se ne superpose pas à un site à enjeux, notamment par l'absence d'archives dans certains cas (ex : période préhistorique ou destruction). Procéder à des fouilles par échantillonnage permettra de conforter le choix du tracé le plus respectueux de l'histoire de notre territoire.

**Ces investigations préalables sont donc un maillon indispensable de la connaissance et du respect de l'environnement naturel et humain exigé par la méthode ERC.**

**2- Ces investigations préalables sont peu invasives.**

Les sondages géotechniques consistent principalement en des sondages carottés ou à la tarière, de pose de piézomètres et d'essai de pénétration. Tous ces sondages sont réalisés avec des petits engins de chantiers de type foreuses, camion d'essai ou mini-pelle occupant une faible emprise de manière très ponctuelle. Lors de la réalisation de ces travaux des mesures de prévention et de protection seront mises en place pour éviter la pollution du sol, sous-sols et milieux humides.

Ce sont, pour la plupart, des interventions d'une durée d'environ une journée sur des petites surfaces et laissant peu de traces après passage. Ainsi, la majorité des sondages consiste en des investigations de moins de 20 cm de diamètre. Seules les reconnaissances à la pelle mécanique induisent des emprises plus significatives (fouille d'emprise maximum 2 m x 4 m) qui seront rebouchées.

Les diagnostics archéologiques sont réalisés sur des sites sélectionnés après bilan documentaire sur le potentiel archéologique local, mais aussi sur un terrain où aucun site n'est encore avéré. Ces opérations seront réalisées par les archéologues de l'Institut National de Recherches Archéologiques préventives (INRAP) dont on connait l'expérience et le sérieux en la matière. Concrètement, la campagne d'archéologie préventive se traduit par la réalisation, ponctuellement, de tranchées d'environ 20 m de long sur 2 à 3 m de large, qui seront rebouchées à l'avancement.

Pour réaliser la campagne de sondages géotechniques et les diagnostics archéologiques, en fonction de la nature du couvert végétal, des libérations d'emprises sont nécessaires. Elles consistent ainsi, en fonction de la nature des terrains, à des opérations de défrichement, de déboisement, d'arrachage de vignes, etc. Des débroussaillages pourront également être nécessaires. La Région Nouvelle-Aquitaine sera particulièrement vigilante à ce que ces libérations d'emprises soient réalisées le plus respectueusement possible ; c'est-à-dire sur une surface aussi réduite que possible et dans le respect des périodes de reproduction des espèces.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250929-lmc100004897079-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 08/10/2025
Retour préfecture le 08/10/2025
Mis en ligne le 08/10/2025

### 3- Les effets subsistants sur la faune et la flore seront compensés

Malgré la mise en œuvre de mesures d'évitement et de réduction des impacts liés aux diagnostics préalables sur les espèces protégées et sur les zones humides, certains effets peuvent subsister sur la faune et la flore.

Le maitre d'ouvrage, SNCF-Réseau a donc défini des mesures compensatoires, visant à contrebalancer les effets résiduels négatifs des travaux réalisés (perte de biodiversité) par une action positive (gain de biodiversité).

L'objectif est de rétablir et d'améliorer des sites proches des zones travaux jusqu'à un niveau de biodiversité au moins équivalent à la situation de référence avant travaux

Pour cette phase de diagnostics préalables SNCF-Réseau a estimé, de manière très majorante, la dette écologique à 1649 ha au titre de la réglementation sur les espèces protégées et 408 ha pour les zones humides. Les sites de compensations qui pourront servir aux deux types de réglementation (zones humides et espèces protégées) et à plusieurs mesures compensatoires (ex : différentes espèces), devront être les plus proches possibles des zones de travaux, de natures biogéographiques similaires (ex : même bassin versant du site de compensation que la zone humide impactée) et permettre un véritable gain de biodiversité ; le maitre d'ouvrage ayant une obligation de résultats en la matière.

Les sites, dont plusieurs fois la surface nécessaire a déjà été identifiée grâce à un travail conjoint avec la SAFER, feront l'objet de conventionnement précisant les travaux à y réaliser, l'entretien attendu, la gestion (par exemple en cas de terre agricole) et le suivi sur 50 ans. Le Conservatoire des Espèces Naturelles (CEN) mais également tous les acteurs possibles (les associations de protection de la nature, les Etablissements Publics Territoriaux de Bassin (EPTB)...) sont invités à s'impliquer dans la gestion des sites conservatoires.

***

Pour conclure, la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest est un projet structurant pour les mobilités dans le Sud-Ouest de la France.

C'est un projet qui s'inscrit dans une logique de développement durable du territoire depuis sa conception jusqu'à son exploitation. Il implique le plus haut respect de l'environnement des territoires qu'il traverse.

**L'un des premiers jalons est d'avoir une connaissance très précise de cet environnement. Après les inventaires faunistiques et floristes, les investigations préalables permettent un diagnostic fin des sols et sous-sols pour mieux prendre en compte les moyens de les préserver.**

Travaux peu invasifs, ils sont une étape de plus sur le chemin de la méthode Eviter, Réduire, puis Compenser que le maitre d'ouvrage applique de manière itérative depuis le lancement du projet.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250929-lmc100004897079-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 08/10/2025
Retour préfecture le 08/10/2025
Mis en ligne le 08/10/2025

**Il est important de préciser que ce travail de suivi de l'environnement impacté par la ligne se poursuivra plusieurs années après sa mise en service**, en particulier via l'observatoire socio-économique et de l'environnement qui sera mis en place par le maitre d'ouvrage dès 2026.

**La Région Nouvelle-Aquitaine soutient la réalisation des investigations préalables, parce qu'elles sont nécessaires à la construction respectueuse de l'environnement d'un projet indispensable à son territoire.**

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250929-lmc10000489707S-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 08/10/2025
Retour préfecture le 08/10/2025
Mis en ligne le 08/10/2025

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250929-lmc100004897079-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 08/10/2025
Retour préfecture le 08/10/2025
Mis en ligne le 08/10/2025

# DÉLIBERATION DU CONSEIL REGIONAL DE NOUVELLE-AQUITAINE

## COMMISSION PERMANENTE DU LUNDI 29 SEPTEMBRE 2025

| **N° délibération : 2025.1394.CP** | |
|---|---|
| N° Ordre : C09.10<br>Réf. Interne : 4734751 | |
| Montant Proposé AE : 0,00 € | Montant Proposé AP : 0,00 € |
| C - AMENAGEMENT DU TERRITOIRE<br>C09 - INFRASTRUCTURES TRANSPORTS<br>**309A - Mailler le territoire pour plus d'accessibilité et favoriser les échanges** | |

**OBJET : Avis de la région Nouvelle-Aquitaine dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale pour les investigations préalables de la Ligne Nouvelle Bordeaux - Toulouse**

Vu le Code général des Collectivités Territoriales ;
Vu le Code de l'environnement ;
Vu la délibération de l'Assemblée Plénière du Conseil Régional n°2021.1228.SP du 19 juillet 2021 relative aux délégations données par l'Assemblée Plénière à la Commission Permanente ;
Vu le GIA n°7 " Infrastructures, Transports scolaires et interurbains, TER, Intermodalité, FRET, Ports, Aéroports" réuni et consulté.

### 1. La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest- LNSO

La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (anciennement Grand Projet du Sud-Ouest) est un projet ferroviaire de Ligne à Grande Vitesse (LGV) qui permettra, d'une part, les déplacements depuis Bordeaux vers Dax puis l'Espagne et, d'autre part, vers Toulouse avec le raccordement au réseau ferroviaire de l'arc méditerranéen.
C'est avant tout un projet attendu d'amélioration et de décarbonation des transports ferroviaires dans le Sud-Ouest de la France. Les Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse (respectivement AFSB et AFNT) permettront en effet de désengorger les nœuds ferroviaires à l'entrée/sortie de ces deux métropoles et ainsi améliorer les transports du quotidiens (TER, Intercités et même mettre en place un SERm).
Ces aménagements ferroviaires complètent le projet de Ligne à Grande Vitesse à proprement parler entre Bordeaux-Toulouse et Dax qui desservira également les gares nouvelles d'Agen, Mont-de Marsan et Montauban aussi bien par des services de trains à grande vitesse nationaux que par les services régionaux ou interrégionaux qui pourraient être mis en place entre ces villes.

Articulée depuis 2017 au nord avec la Ligne à Grande Vitesse Tours-Bordeaux, c'est également le dernier chainon manquant pour fermer le corridor Atlantique européen. Cette ligne permettra en outre le développement du transport de fret avec un service d'autoroute ferroviaire sur le corridor atlantique.

## 2. La procédure réglementaire d'autorisation Environnementale

Pour ce qui concerne les AFSB et AFNT :
Le 09 février 2024, le préfet de Haute Garonne a signé l'arrêté délivrant l'autorisation environnementale nécessaire aux aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT). Celui-ci fait suite à l'avis favorable émis par la commission d'enquête qui a rendu son rapport le 5 janvier 2024.
Le 8 octobre 2024, l'autorisation environnementale permettant la réalisation des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) a de la même manière fait l'objet d'un arrêté délivré par le préfet de Gironde. Lors de la commission permanente du 08 juillet 2024, la région Nouvelle-Aquitaine avait exprimé son soutien au projet AFSB par un avis qui avait été déposé lors de l'enquête publique tenue durant l'été 2024.
**Grace à ces arrêtés, depuis 18 mois, les AFSB et AFNT poursuivent leur phase de réalisation avec une mise en service attendue en 2032.**

Pour ce qui concerne la Ligne à Grande Vitesse :
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 et confirmé par le conseil d'Etat le 21 juin 2017.

L'étape suivante est d'obtenir l'Autorisation Environnementale qui autorisera le début des travaux.
Compte tenu de la complexité du projet, une série de cinq Autorisations Environnementales sera nécessaire pour que le préfet autorise le démarrage de l'ensemble des travaux sur l'ensemble de la ligne :

1. Investigations préalables Bordeaux-Toulouse
2. Travaux sur les raccordements de la LGV au Réseau Ferré National
3. Travaux de réalisation de la LGV Bordeaux-Toulouse
4. Investigations préalables Sud-Gironde-Dax
5. Travaux de réalisation de la LGV Sud-Gironde-Dax

Ainsi, en mai 2025, le maitre d'ouvrage du projet, SNCF réseau, a déposé un premier dossier de Demande d'Autorisation Environnementale (DAE) pour les investigations préalables (sondages géotechniques et archéologie préventive) de la ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse.

Conformément à l'article R. 181-18 du Code de l'environnement, la région a été sollicitée par la DDTM (Direction départementale des territoires et de la Mer) pour transmettre son avis sur ce dossier.

La consultation du public est la deuxième étape vers l'autorisation environnementale. Suivant une procédure différente de celle mise en place pour les AFSB, elle ne donnera pas lieu à une enquête publique mais à une Participation du Public par Voie Electronique (PPVE) qui sera ouverte après instruction du dossier à l'automne 2025. L'objectif reste néanmoins le même : exprimer son avis sur les conditions de réalisation des

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250929-lmc100004897079-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 08/10/2025
Retour préfecture le 08/10/2025
Mis en ligne le 08/10/2025

investigations préalables, ainsi que les mesures envisagées pour préserver au mieux les milieux naturels, les activités et la santé humaine.

A l'issue de ces deux étapes, il reviendra à l'État de décider de délivrer l'arrêté d'autorisation environnementale permettant à SNCF Réseau d'engager les travaux de sondages géotechniques et archéologie préventive sur le tronçon Bordeaux-Toulouse.

**La présente délibération vise à présenter l'avis favorable de la Région Nouvelle-Aquitaine sur le dossier de Demande d'Autorisation Environnementale des investigations préalables de la Ligne Nouvelle Bordeaux – Toulouse.**

**Après en avoir délibéré,**

**La COMMISSION PERMANENTE décide :**

- **d'EMETTRE** un avis favorable pour la réalisation des travaux d'investigations préalables de la Ligne Nouvelle Bordeaux - Toulouse, dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale, annexé à la présente délibération.

Décision de la commission permanente :

Adopté à la majorité

Le Président du Conseil Régional,



ALAIN ROUSSET

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250929-lmc100004897079-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 08/10/2025
Retour préfecture le 08/10/2025
Mis en ligne le 08/10/2025

# Klervi - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:19:02
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Un manque de transparence au lieu d'une vraie enquête publique

**Contribution :**
Je suis défavorable au projet car cette consultation me laisse dans l'incompréhension complète sur les façons de demander leur avis à des habitants concernant un projet qui risque d'anéantir à jamais la faune, la flore et les paysages du sud-Gironde. Le dossier de 25 000 pages manquait déjà de clarté pour les élus des petites communes impactées par le tracé de la LGV, alors comment pouvons-nous, nous, simples citoyens, avoir les capacités d'en comprendre les détails ? Une vraie enquête publique, ponctuée de rencontres et de présentations vulgarisées m'aurait semblé la moindre des choses pour demander, sincèrement et équitablement, l'avis de celles et ceux qui seront les premiers concernés. Et de permettre un débat, au lieu que les collectivités porteuses du projet multiplient les communiqués de presse pour en évoquer l'avancée sans jamais réagir ou tenir compte des nombreux avis défavorables qui émergent, dont les plus récents rendus par l'Autorité environnementale et le CNPN. Preuve s'il en est d'un déni total de démocratie : le seul panneau annonçant cette PPVE croisé dans ma commune de Bernos-Beaulac se trouve sur un chemin d'accès DFCI, sur lequel passent chaque jour moins de 10 voitures. Ce n'est même pas une route principale. D'autres cas de panneaux, très peu visibles m'ont été partagé, j'ai du mal à croire à une « maladresse » des organisateurs de cette consultation. Un manque tel de transparence et de démocratie m'indigne. Je donne un avis défavorable, sur la forme de cette consultation autant que sur le fond.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Le Lann Françoise - Lucmau

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:19:46
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** continuité écologique
**Contribution :**
Des travaux d'une telle ampleur vont modifier la structure de notre région, et en particulier les zones humides, les bois, les zones agricoles, et en même temps les zones d'habitats des espèces. Tous les milieux et toutes les espèces sont connectées, pour permettre leur déplacement, leur reproduction, ce sont des corridors naturels appelés Trame verte et bleue. En déstructurant ces corridors c'est toutes une vie naturelle qui est modifiée, une biodiversité qui est atteinte dans ses composantes.Le dossier n'est pas précis sur les franchissement de ces barrières, sur leur localisation, sur les espèces qui pourraient en bénéficier, ni de quelle manière ils fonctionneraient.J'ai donc des doutes sur la continuité écologique, et la Trame verte et bleue ne me semble pas respectée.Je donne donc un avis défavorable.Je suis pour le train du quotidien utile et fonctionnel et opposée à une LGV inutile et dispendieuse.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jean-François - Preignac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:20:57
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LNSO dans le Département de le Gironde -33
**Contribution :**
Je suis défavorable à la mise en place de la ligne à grande vitesse -LGV. Pour ce qui concerne l'environnement aucune étude ne semble prendre en compte les impacts négatifs. Qu'il s'agisse de la destruction de zones boisées qui se chiffrent en milliers d'hectares, des zones humides propices à la biodiversité tant animale que végétale. Notamment sur la commune de St Léger de Balson où lors des dernières enquêtes faites en 2010 un vison d'Europe ( Mustela lustreola) a été attrapé. Sa zone de capture se situe à 500 m de l'implantation de la LGV Ce qui est d'autant plus étonnant c'est que

cette espèce est listée comme en danger critique d'extinction par l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UNCN) depuis 2011 et que tous nos grands dirigeants nationaux, régionaux et départementaux ne semblent pas s'émouvoir. D'autres espèces figurant sur des arrêtés de protection comme la Loutre, la Cistude, ainsi qu'une multitude d'oiseaux (Pic noir entre autres) vont voir leur territoire se dégrader avec la mise en place de ce grand couloir dévastateur et quasiment infranchissable, d'une largeur de plus d'une trentaine de mètres en prenant en compte les pistes d'intervention qui sont nécessaire de part et d'autre de la voie ferrée pour les interventions de défrichages, la chute de grands arbres ainsi que les risques l d'incendies dans ce grand massif forestier girondin . Sans oublier l'impact des nuisances sonores pour la faune et les proches riverains car un TGV n'est pas silencieux. Ce train connu pour rejoindre rapidement de grandes villes ou des métropoles (Bordeaux – Toulouse notamment) n'a plus de raisons d'être maintenant car la majorité des utilisateurs-travailleurs font du télétravail et des visioconférences. Les vacanciers et grands parents ne sont pas obligés de voyager aussi rapidement que le permet le train à grande vitesse pour rejoindre famille et zones de festivité. Le Ciron qui est une rivière d'exception coulant en grande majorité en zone boisée qui comporte une hêtraie d'exception datant de plus de 40 000 ans ainsi que ses affluents n'ont pas à subir des dommages irréversibles pour embrasser ses petits enfants et se vêtir d'un short . Enfin je suis surtout contre car toutes les personnes ont le droit de s'exprimer lors d'une enquête publique. Hors sur cette enquête seulement les personnes ayant accès à Internet peuvent s'exprimer. On refuse sciemment à une grande majorité de personnes de s'exprimer par tous autres moyens. La volonté de cette enquête est d'annoncer qu'un faible pourcentage de citoyens ont participé à cette enquête. Pour ses raisons je m'oppose à la création du Projet de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (LNSO)
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.
**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:25:13
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Ligne nouvelle Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Bonjour,Je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse. Ce projet est vital pour le développement et l'attractivité du Sud-Ouest. Il renforcera les échanges économiques, facilitera les déplacements du quotidien, notamment ceux des étudiants et dynamisera nos territoires.J'ai travaillé sur ce projet dans le passé, il a été promis depuis longtemps, il est temps de le réaliser.Cordialement,Marie-Pierre Jouve
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# DE MARCO Monique - Talence

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:29:48
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution de Monique de Marco, Sénatrice de la Gironde
**Contribution :**
Nous sommes sollicités concernant les investigations préalables à la construction de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest qui "visent à mieux connaître les milieux traversés et à sécuriser la conception du projet". Pour rappel, ces investigations incluent des sondages géotechniques pour caractériser le sous-sol et adapter les fondations des ouvrages ; des diagnostics archéologiques pour identifier et protéger d'éventuels vestiges et des opérations de libération d'emprises (débroussaillage, déboisement limité) afin de permettre l'accès aux sites d'étude.Dans les zones dites sensibles, ces interventions doivent être encadrées par une autorisation délivrée par l'État au titre du Code de l'environnement. La demande d'autorisation, déposée par l'Agence GPSO, décrit les opérations envisagées, en analyse les incidences et précise les mesures prévues pour éviter, réduire et, si besoin, compenser leurs effets. Je dépose un avis défavorable à cette demande d'autorisation

environnementale concernant les investigations préalables pour les deux raisons suivantes : Sur le fond : un défrichement irréversible pour accélérer le projet LNSOJ'estime que l'ampleur et la nature des défrichements prévus pour les investigations préalables sont absolument incompatibles avec une autorisation environnementale. Les destructions envisagées – forêts, haies, zones humides, espaces classés Natura 2000, trames vertes et bleues, points de captage d'eau potable – seraient irréversibles. Elles concernent la totalité des emprises du projet, à l'exception du captage de Clarens (pièce C).Sous couvert d'une simple demande d'autorisation pour investigations préalables, il apparaît en réalité que l'objectif est d'accélérer la réalisation du projet. Une fois les milieux détruits, plus rien ne pourra empêcher l'avancée des travaux.Dans cet ordre d'idée, à l'écoute de collectifs et d'associations engagés pour la préservation de la vallée du Ciron, directement menacée par ce projet, je travaille sur un texte législatif visant modifier la charte de l'environnement pour introduire le principe de droits de la nature. Cette avancée législative pourrait contribuer à renforcer les mécanismes de défense du patrimoine naturel qui pourrait être endommagé par ces travaux d'investigation et par les travaux qui suivront dans le cadre de la réalisation de la ligne nouvelle. Sur la forme : une consultation qui ne respecte pas le publicComme de nombreux élus locaux, je conteste la légitimité de cette consultation. Dès le 24 octobre, avant même l'ouverture de la « Participation du public par voie électronique », j'ai co-signé un courrier adressé au Préfet de Nouvelle-Aquitaine avec l'ensemble des élu·es écologistes de Bordeaux, de Bordeaux Métropole, du Conseil départemental de la Gironde, du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, ainsi qu'avec le Député Nicolas Thierry, pour demander la suspension de cette PPVE.Ce courrier est resté sans réponse de la part du représentant de l'État.J'ai également ajouté ma signature à un second courrier, cette fois co-signé par 230 élu·es et 30 associations de Nouvelle-Aquitaine et d'Occitanie. Celui-ci a été adressé le 17 novembre au Préfet coordonnateur du GPSO ainsi qu'à l'ensemble des Préfets des régions et départements concernés. Là encore, aucune réponse n'a été donnée par les représentants de l'État.Sur la forme, cette consultation est inadmissible. Le volume des documents à analyser – près de 35 000 pages ! – dans un délai d'un mois, contrevient au « droit fondamental de toute personne d'être informée pleinement et de participer à l'élaboration des décisions publiques impactant l'environnement », comme le garantissent l'article 7 de la Charte de l'environnement, l'article 6 de la Convention d'Aarhus et les articles L.120-1 et L.123-1 du Code de l'environnement.Depuis son ouverture le 27 octobre, la mise en ligne de milliers de pages ne suffit pas à rendre ce dossier accessible à la population concernée, d'autant que la consultation se déroule exclusivement sur un site internet. Il est évident que cela rend extrêmement difficile la production d'arguments précis sur chacun des volets du projet.Observation générale : mon opposition à la LGV ne doit pas masquer mon attachement pour les trains du quotidienAussi bien au Sénat qu'au niveau local, j'œuvre pour le développement des transports en commun, et en particulier du ferroviaire. Comme l'ensemble des élu·es écologistes, je suis pour le train, partout et pour tous. Je donne la priorité aux trains du quotidien, ceux que la majorité des usagers empruntent : TER, Intercités et TGV sur les lignes existantes, en me souciant d'abord et avant tout sur l'amélioration du service et la réouverture de lignes en milieu rural. C'est pourquoi je porte des propositions alternatives à ce projet ruineux et destructeur de construction de nouvelles lignes. Des études indépendantes en ont démontré la pertinence : rénover les lignes existantes entre Bordeaux–Toulouse et Bordeaux–Espagne coûterait bien moins cher, en euros comme en impacts environnementaux. Cette option permettrait de préserver notre bilan carbone, nos espaces agricoles et notre biodiversité.

**Pièce(s) jointes(s) :**

Télécharger la pièce jointe originale (Contribution PPVE- Monique de Marco, Sénatrice de la Gironde.pdf)

Document : Contribution PPVE- Monique de Marco, Sénatrice de la Gironde.pdf, page 1 sur 3

Monique
DE MARCO
Sénatrice de la Gironde

**PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ÉLECTRONIQUE (PPVE)**

# Sur la demande d'autorisation environnementale relative aux investigations préalables à la réalisation de la Ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse

## Contribution de Monique de Marco, Sénatrice de la Gironde

Nous sommes sollicités concernant les investigations préalables à la construction de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest qui "visent à mieux connaître les milieux traversés et à sécuriser la conception du projet". Pour rappel, ces investigations incluent des sondages géotechniques pour caractériser le sous-sol et adapter les fondations des ouvrages ; des diagnostics archéologiques pour identifier et protéger d'éventuels vestiges et des opérations de libération d'emprises (débroussaillage, déboisement limité) afin de permettre l'accès aux sites d'étude.

Dans les zones dites sensibles, ces interventions doivent être encadrées par une autorisation délivrée par l'État au titre du Code de l'environnement. La demande d'autorisation, déposée par l'Agence GPSO, décrit les opérations envisagées, en analyse les incidences et précise les mesures prévues pour éviter, réduire et, si besoin, compenser leurs effets.

**Je dépose un avis défavorable à cette demande d'autorisation environnementale concernant les investigations préalables pour les deux raisons suivantes :**

**Sur le fond : un défrichement irréversible pour accélérer le projet LNSO**

J'estime que l'ampleur et la nature des défrichements prévus pour les investigations préalables sont absolument incompatibles avec une autorisation environnementale. Les destructions envisagées – forêts, haies, zones humides, espaces classés Natura 2000, trames vertes et bleues, points de captage d'eau potable – seraient irréversibles. Elles concernent la totalité des emprises du projet, à l'exception du captage de Clarens (pièce C).

Monique
DE MARCO
Sénatrice de la Gironde

Sous couvert d'une simple demande d'autorisation pour investigations préalables, il apparaît en réalité que l'objectif est d'accélérer la réalisation du projet. Une fois les milieux détruits, plus rien ne pourra empêcher l'avancée des travaux.

Dans cet ordre d'idée, à l'écoute de collectifs et d'associations engagés pour la préservation de la vallée du Ciron, directement menacée par ce projet, je travaille sur un texte législatif visant modifier la charte de l'environnement pour introduire le principe de droits de la nature. Cette avancée législative pourrait contribuer à renforcer les mécanismes de défense du patrimoine naturel qui pourrait être endommagé par ces travaux d'investigation et par les travaux qui suivront dans le cadre de la réalisation de la ligne nouvelle.

**Sur la forme : une consultation qui ne respecte pas le public**

Comme de nombreux élus locaux, je conteste la légitimité de cette consultation. Dès le 24 octobre, avant même l'ouverture de la « Participation du public par voie électronique », j'ai co-signé un courrier adressé au Préfet de Nouvelle-Aquitaine avec l'ensemble des élu·es écologistes de Bordeaux, de Bordeaux Métropole, du Conseil départemental de la Gironde, du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, ainsi qu'avec le Député Nicolas Thierry, pour demander la suspension de cette PPVE.

Ce courrier est resté sans réponse de la part du représentant de l'État.

J'ai également ajouté ma signature à un second courrier, cette fois co-signé par 230 élu·es et 30 associations de Nouvelle-Aquitaine et d'Occitanie. Celui-ci a été adressé le 17 novembre au Préfet coordonnateur du GPSO ainsi qu'à l'ensemble des Préfets des régions et départements concernés.
Là encore, aucune réponse n'a été donnée par les représentants de l'État.

Sur la forme, cette consultation est inadmissible. Le volume des documents à analyser – près de 35 000 pages ! – dans un délai d'un mois, contrevient au « droit fondamental de toute personne d'être informée pleinement et de participer à l'élaboration des décisions publiques impactant l'environnement », comme le garantissent l'article 7 de la Charte de l'environnement, l'article 6 de la Convention d'Aarhus et les articles L.120-1 et L.123-1 du Code de l'environnement.

Depuis son ouverture le 27 octobre, la mise en ligne de milliers de pages ne suffit pas à rendre ce dossier accessible à la population concernée, d'autant que la consultation se déroule exclusivement sur un site internet. Il est évident que cela rend extrêmement difficile la production d'arguments précis sur chacun des volets du projet.

Monique
DE MARCO
Sénatrice de la Gironde

**Observation générale : mon opposition à la LGV ne doit pas masquer mon attachement pour les trains du quotidien**

Aussi bien au Sénat qu'au niveau local, j'œuvre pour le développement des transports en commun, et en particulier du ferroviaire. Comme l'ensemble des élu·es écologistes, je suis pour le train, partout et pour tous. Je donne la priorité aux trains du quotidien, ceux que la majorité des usagers empruntent : TER, Intercités et TGV sur les lignes existantes, en me souciant d'abord et avant tout sur l'amélioration du service et la réouverture de lignes en milieu rural.

C'est pourquoi je porte des propositions alternatives à ce projet ruineux et destructeur de construction de nouvelles lignes. Des études indépendantes en ont démontré la pertinence : rénover les lignes existantes entre Bordeaux–Toulouse et Bordeaux–Espagne coûterait bien moins cher, en euros comme en impacts environnementaux. Cette option permettrait de préserver notre bilan carbone, nos espaces agricoles et notre biodiversité.

# Detailleur Jean-Marc

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:31:55
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Enquête publique
**Contribution :**
Je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse.Ce projet est vital pour le développement et l'attractivité du Sud-Ouest Il renforcera les échanges économiques , facilitera les

déplacements au quotidien , et dynamisera nos territoiresJean-Marc Detailleur10 Faubourg du Moustier82000 Montauban
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marie-Christine - Preignac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:34:06
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Mon avis sur la LNSO
**Contribution :**
Les élus nationaux et régionaux sont pour ce Train à Grande Vitesse. Les élus municipaux des communes impactées sont en grande majorité contre ce Projet. Les propriétaires fonciers à moins d'une heure des gares de cette LNSO sont assujettis à une Taxe Spéciale durant 40 ans alors que beaucoup auront à subir les nuisances de cette nouvelle ligne. La faune, la flore, la déforestation et les milieux aquatiques ne sont pas pris en considération à leur juste valeur L'enquête n'est permise que pour les gens qui ont, et maitrisent un ordinateur. C'est un déni de démocratie N'en rajoutons pas, rien que cela m'oblige à être viscéralement contre ce projet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Léo - Pessac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:34:50
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable sur la LGV traversant la vallée du Ciron
**Contribution :**
La LGV traverse un territoire exceptionnel sur le plan de la biodiversité avec de nombreuses zones humides, une zone Natura 2000 et des espèces patrimoniales exceptionnelles. Pour les faibles bénéfices avancés, il semble que la réalisation d'un tel projet est contreproductif.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.
**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:35:38
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Soutien nouvelle LGV
**Contribution :**
Bonjour, Je soutiens le projet de la nouvelle ligne grande vitesse Bordeauxâ?"Toulouse. Je suis sûr que cela va réduire le nombre de déplacement en voitures et contribuer au développement économique de la région Occitanie.
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (Signature GB_2019_V2.png)

Bien cordialement,

Gérard BLONDÉ

Directeur du centre Louis Ormières

Tél. : 05 63 02 99 04




# Le Lann Françoise - Lucmau

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:38:06
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** hydologie
**Contribution :**
Cette ligne traverserait un pays fait d'eau. Les ruisseaux, les fossés, les zones humides, les rivières sont constitutifs de la vallée du Ciron par exemple. Tout travaux sur cette zone engendrera des modifications dans les écoulements des eaux, avec des assèchements ou au contraire des sols inondés, des ruissellement contrariés, de nouvelles érosions. C'est toute une géographie hydrologique qui sera durablement déstructurée. Ces changements auront aussi une influence sur les espèces vivant dans ce milieu et c'est toutes la biodiversité qui sera atteinte aussi par ce biais-ci.Le dossier ne fournit pas d'étude hydrologique suffisamment claire pour garantir que les milieux aquatiques seront respectés.Pour cela je dépose un avis défavorable. Je suis pour un train du quotidien respectueux des vivants et opposée à une LGV destructrice de toute vie.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BOUYSSOU Gérard - Balizac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:38:21
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** NON à la LGV
**Contribution :**
Je suis foncièrement opposé à ce chantier destructeur de LGV.Venez vous promener , sentir , humer cette belle vallée du CIRON ,ou la communion avec la nature encore existante n'a pas besoin d'être détruite, saccagée pour le bénéfice d'un système politico- capitaliste.J'habite Balizac, Une petite commune du Sud Gironde encore préservée de la présence d'infrastructures inutiles : La LGV profitera à des personnes qui n'auront pas conscience de ces dégâts imposés.Il y a déjà une ligne existante Entre Bordeaux et Toulouse, Il suffirait simplement d'effectuer un renouvellement et d'une modernisation des lignes déjà existantes ce qui permettrait d'éviter ce chantier titanesque de destruction d'un site Classé « Natura 2000 » qui se situe dans la vallée du Ciron .Réfléchissez à vos actes avant d'agir et de continuer à détruire ce que la nature a développé au niveau de toutes ces années pour nous permettre d'exister dans ces lieux de nature , ce sera irréversible pour le futur et les générations à venir.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Gillaizeau  - Paris

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:40:29
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable au passage de la ligne TGV dans la vallée du giron
**Contribution :**
La vallée du giron est un réservoir de biodiversité, situé dans le parc naturel régional des landes de Gascogne, qu'il convient de préserver. Il est impensable de continuer à détruire des espaces naturels dans un département comme la Gironde qui a déjà énormément subit la pression anthropique (déforestation etc). Dans le cadre du projet de TGV, il est également indispensable de penser des corridors écologiques pour la faune locale et de ne pas créer de nouvelle barrière physique à leur déplacement et présentant un risque pour leur survie. Je suis donc favorable à ce que l'étude environnementale réfléchisse davantage à la modernisation de la ligne ferroviaire actuelle plutôt qu'à la création d'une nouvelle ligne
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Emilie - Bordeaux

**Organisme :** Région Nouvelle Aquitaine
**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:40:53
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis favorable délibéré de la Région Nouvelle Aquitaine
**Contribution :**
Vous trouverez ci-joint l'avis délibéré du conseil régional de Nouvelle Aquitaine lors de la commission permanente du 29 septembre 2025.
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (2025.1394.CP_annexe.PDF)
Document : 2025.1394.CP_annexe.PDF, page 1 sur 6

## Avis de la région Nouvelle-Aquitaine dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale pour les investigations préalables de la Ligne Nouvelle Bordeaux - Toulouse

La Région Nouvelle-Aquitaine est engagée depuis plus de 10 ans dans la réalisation de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest. Ce chantier de construction d'une ligne à grande vitesse entre Bordeaux, Toulouse et Dax puis l'Espagne est né d'un besoin profond d'améliorer les transports dans le Sud-Ouest de la France dans la continuité de la LGV Tours-Bordeaux, mise en service en 2017.

Avec la forte progression démographique, les demandes de mobilité augmentent. La ligne actuelle qui date de 1856 est saturée et sa géométrie ne permet pas de faire circuler les trains à plus de 160 km/h.

Cette ligne nouvelle permettra de doubler le linéaire de voie ferrée existant et, ce faisant, de séparer les flux de trains directs et/ou rapides de ceux des trains omnibus et/ou plus lents.

- **Un projet de mobilité locale**

La ligne nouvelle contribuera à **l'amélioration du service ferroviaire de proximité.**

En effet, la ligne nouvelle va libérer des sillons sur les lignes existantes. Le projet permettra alors **l'amélioration en qualité, régularité et fréquence des services TER ou Intercités.**

Les Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) et leur troisième voie sur 12 km ainsi qu'une quatrième voie en gare pour faciliter les dépassements de trains vont permettre d'accroitre également en fréquence et temps de parcours les TER et Intercités. C'est une condition sine qua none à la mise en place d'un Service Express Régional Métropolitain à Bordeaux.

En parallèle, sur la ligne nouvelle, les services de trains à grande vitesse pourront être complétés par des projets locaux, par exemple des navettes régionales à grande vitesse entre les gares nouvelles desservies (Agen, Montauban et Mont-De-Marsan).

Ainsi, la LGV va permettre de rapprocher les métropoles et agglomérations des 2 régions : Bordeaux sera à 1 heure de Toulouse et 55 minutes de Dax et Dax à 1 heure et 30 minutes de Toulouse.

- **Un projet de mobilité nationale**

Cette ligne est également motivée par le besoin de **désenclaver le Sud-Ouest**. En cela, c'est un projet d'envergure nationale, connecté à la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux qui permettra un trajet Toulouse-Paris en 3 heures et 10 minutes. Toulouse sera au même temps de parcours de Paris que Marseille. Cette ligne constitue ainsi un rééquilibrage territorial vis-à-vis du quart Sud-Est de la France.

- **Un projet de mobilité européenne**

L'ambition du projet à terme est de **relier en grande-vitesse la France à l'Espagne** en fermant le corridor atlantique européen qui en est le seul maillon manquant.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250929-lmc100004897079-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 08/10/2025
Retour préfecture le 08/10/2025
Mis en ligne le 08/10/2025

Bordeaux serait alors à 2 heures et 20 minutes de Bilbao, point de départ du Y basque et à 3 heures et 50 minutes de Barcelone.

Vers l'est, à partir de Toulouse, la ligne pourra être reliée au corridor méditerranéen vers Barcelone ou vers l'Italie.

- **Un projet de mobilité des marchandises**

La ligne nouvelle du Sud-Ouest permettra le **développement du fret ferroviaire**, aujourd'hui exsangue : 4,3% des marchandises transitent par le fer de part et d'autre des Pyrénées contre 32% dans les Alpes (dont 15% par la France).

La ligne allant jusqu'en Espagne devrait permettre de multiplier par 6 le fret ferroviaire entre les Pyrénées, fret aujourd'hui assuré par près de 10 000 camions par jour.

Désengorger les autoroutes A63, A10, la RN 10 et la rocade bordelaise qui sont saturées par les voitures et par un « mur de camions » avec son cortège de nuisances, pollution atmosphérique majeure et production de gaz à effet de serre est donc possible.

- **Un projet de mobilité décarbonée et durable**

Au-delà du temps et du confort de transport, le véritable **gain apporté par la ligne Nouvelle du Sud-Ouest concerne l'environnement**.

En réduisant d'une heure le trajet Bordeaux-Toulouse, 5 millions de voyageurs supplémentaires sont attendus dans les trains à grande vitesse dès la mise en service ; ce sont 5 millions de voyageurs qui prenaient jusque-là la voiture ou l'avion qui emprunteront un mode de transport électrique donc décarboné.

Grace à ce report modale, on estime que le projet permettra d'éviter chaque année environ 340 000 $tCO_2e$ durant les 10 premières années suivant sa mise en service, (puis près de 550 000 $tCO_2e$ après 20 ans). C'est l'équivalent chaque année de la production de plusieurs millions d'ordinateurs ou environ 200 000 allers-retours Paris-New-York en avion.

Malgré les importantes émissions de gaz à effets de serre liées au chantier de construction des lignes nouvelles (environ 2,4 millions de tonnes d'équivalent CO2), le retour sur investissement du point de vue de ces émissions devrait être atteint en une dizaine d'années seulement. C'est un délai particulièrement court si l'on considère que la nouvelle infrastructure, comme la ligne existante, sera exploitée pendant plus d'un siècle.

***

**Ce projet est donc indispensable au développement de transport décarboné de voyageurs et de marchandises dans le Sud-Ouest de la France. Toutefois, sa réalisation devra être exemplaire en matière de respect de l'environnement**. La Région Nouvelle-Aquitaine a, de multiples fois, répété que son

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250929-lmc100004897079-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 08/10/2025
Retour préfecture le 08/10/2025
Mis en ligne le 08/10/2025

patrimoine naturel et humain est sa plus grande richesse. Aucun projet, aussi utile soit-il, ne doit remettre en cause ce principe fondateur.

Compte tenu de l'ampleur des travaux et du linéaire important de lignes nouvelles créées (418 km pour la LNSO), les travaux de réalisation de ce type d'infrastructure sont décomposés en deux tranches : les travaux d'investigations préalables et les travaux définitifs.

Les travaux d'investigations préalables regroupent :

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

**Ce sont ces travaux d'investigations préalables sur la branche Bordeaux-Toulouse qui font aujourd'hui l'objet d'une demande d'autorisation environnementale.**

## 1- Ces investigations préalables sont nécessaires à une connaissance fine des endroits sur lesquels va passer la LGV.

Le maitre d'ouvrage SNCF-Réseau applique depuis les toutes premières études de la ligne, il y a plus de quinze ans, la méthode ERC « Eviter, Réduire puis Compenser ». Le tracé de la ligne a ainsi été choisi en évitant le plus possible les zones sensibles classées au titre de la protection pour l'environnement : sur 4800 ha d'emprise, plus de 85% concernent des terres semi-naturelles, agricoles ou forestières et seulement 40 ha sont situés en zone Natura 2000. Cette méthode permet également de réduire au strict minimum la surface de sols imperméabilisés, à la différence d'une infrastructure routière.

D'importants travaux d'inventaires écologiques, faunistiques et floristiques, ont également été réalisés en amont de cette consultation. En complément de ces inventaires « de surface », il convient d'affiner la connaissance du sous-sol avec la même rigueur.

C'est l'objet de ces travaux préalables, pour :

- **Connaître en détail les caractéristiques géotechniques au droit de la future infrastructure** afin d'optimiser le dimensionnement des ouvrages d'art, des ouvrages en terre et des ouvrages d'assainissement. Cette caractérisation des sols permettra de limiter les mouvements de terre, et ainsi, d'excaver le moins de terre possible quand le tracé est en déblai et de construire des talus les plus étroits et les plus bas possible lorsque le tracé est en remblai. La connaissance de la nature des sols permettra également d'améliorer le taux de réemploi des matériaux locaux, enjeu majeur pour un projet de cette ampleur.
- **Détecter la présence éventuelle d'un site d'intérêt archéologique** et d'en caractériser les vestiges, quantitativement et qualitativement et prendre toute mesure de protection le cas échéant. Le travail documentaire dans les archives

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250929-lmc100004897079-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 08/10/2025
Retour préfecture le 08/10/2025
Mis en ligne le 08/10/2025

locales effectué au moment de l'élaboration du tracé de la ligne ne permet pas d'assurer que celui-ci se ne superpose pas à un site à enjeux, notamment par l'absence d'archives dans certains cas (ex : période préhistorique ou destruction). Procéder à des fouilles par échantillonnage permettra de conforter le choix du tracé le plus respectueux de l'histoire de notre territoire.

**Ces investigations préalables sont donc un maillon indispensable de la connaissance et du respect de l'environnement naturel et humain exigé par la méthode ERC.**

**2- Ces investigations préalables sont peu invasives.**

Les sondages géotechniques consistent principalement en des sondages carottés ou à la tarière, de pose de piézomètres et d'essai de pénétration. Tous ces sondages sont réalisés avec des petits engins de chantiers de type foreuses, camion d'essai ou mini-pelle occupant une faible emprise de manière très ponctuelle. Lors de la réalisation de ces travaux des mesures de prévention et de protection seront mises en place pour éviter la pollution du sol, sous-sols et milieux humides.

Ce sont, pour la plupart, des interventions d'une durée d'environ une journée sur des petites surfaces et laissant peu de traces après passage. Ainsi, la majorité des sondages consiste en des investigations de moins de 20 cm de diamètre. Seules les reconnaissances à la pelle mécanique induisent des emprises plus significatives (fouille d'emprise maximum 2 m x 4 m) qui seront rebouchées.

Les diagnostics archéologiques sont réalisés sur des sites sélectionnés après bilan documentaire sur le potentiel archéologique local, mais aussi sur un terrain où aucun site n'est encore avéré. Ces opérations seront réalisées par les archéologues de l'Institut National de Recherches Archéologiques préventives (INRAP) dont on connait l'expérience et le sérieux en la matière. Concrètement, la campagne d'archéologie préventive se traduit par la réalisation, ponctuellement, de tranchées d'environ 20 m de long sur 2 à 3 m de large, qui seront rebouchées à l'avancement.

Pour réaliser la campagne de sondages géotechniques et les diagnostics archéologiques, en fonction de la nature du couvert végétal, des libérations d'emprises sont nécessaires. Elles consistent ainsi, en fonction de la nature des terrains, à des opérations de défrichement, de déboisement, d'arrachage de vignes, etc. Des débroussaillages pourront également être nécessaires. La Région Nouvelle-Aquitaine sera particulièrement vigilante à ce que ces libérations d'emprises soient réalisées le plus respectueusement possible ; c'est-à-dire sur une surface aussi réduite que possible et dans le respect des périodes de reproduction des espèces.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250929-lmc100004897079-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 08/10/2025
Retour préfecture le 08/10/2025
Mis en ligne le 08/10/2025

### 3- Les effets subsistants sur la faune et la flore seront compensés

Malgré la mise en œuvre de mesures d'évitement et de réduction des impacts liés aux diagnostics préalables sur les espèces protégées et sur les zones humides, certains effets peuvent subsister sur la faune et la flore.

Le maitre d'ouvrage, SNCF-Réseau a donc défini des mesures compensatoires, visant à contrebalancer les effets résiduels négatifs des travaux réalisés (perte de biodiversité) par une action positive (gain de biodiversité).

L'objectif est de rétablir et d'améliorer des sites proches des zones travaux jusqu'à un niveau de biodiversité au moins équivalent à la situation de référence avant travaux

Pour cette phase de diagnostics préalables SNCF-Réseau a estimé, de manière très majorante, la dette écologique à 1649 ha au titre de la réglementation sur les espèces protégées et 408 ha pour les zones humides. Les sites de compensations qui pourront servir aux deux types de réglementation (zones humides et espèces protégées) et à plusieurs mesures compensatoires (ex : différentes espèces), devront être les plus proches possibles des zones de travaux, de natures biogéographiques similaires (ex : même bassin versant du site de compensation que la zone humide impactée) et permettre un véritable gain de biodiversité ; le maitre d'ouvrage ayant une obligation de résultats en la matière.

Les sites, dont plusieurs fois la surface nécessaire a déjà été identifiée grâce à un travail conjoint avec la SAFER, feront l'objet de conventionnement précisant les travaux à y réaliser, l'entretien attendu, la gestion (par exemple en cas de terre agricole) et le suivi sur 50 ans. Le Conservatoire des Espèces Naturelles (CEN) mais également tous les acteurs possibles (les associations de protection de la nature, les Etablissements Publics Territoriaux de Bassin (EPTB)...) sont invités à s'impliquer dans la gestion des sites conservatoires.

***

Pour conclure, la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest est un projet structurant pour les mobilités dans le Sud-Ouest de la France.

C'est un projet qui s'inscrit dans une logique de développement durable du territoire depuis sa conception jusqu'à son exploitation. Il implique le plus haut respect de l'environnement des territoires qu'il traverse.

**L'un des premiers jalons est d'avoir une connaissance très précise de cet environnement. Après les inventaires faunistiques et floristes, les investigations préalables permettent un diagnostic fin des sols et sous-sols pour mieux prendre en compte les moyens de les préserver.**

Travaux peu invasifs, ils sont une étape de plus sur le chemin de la méthode Eviter, Réduire, puis Compenser que le maitre d'ouvrage applique de manière itérative depuis le lancement du projet.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250929-lmc100004897079-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 08/10/2025
Retour préfecture le 08/10/2025
Mis en ligne le 08/10/2025

**Il est important de préciser que ce travail de suivi de l'environnement impacté par la ligne se poursuivra plusieurs années après sa mise en service**, en particulier via l'observatoire socio-économique et de l'environnement qui sera mis en place par le maitre d'ouvrage dès 2026.

**La Région Nouvelle-Aquitaine soutient la réalisation des investigations préalables, parce qu'elles sont nécessaires à la construction respectueuse de l'environnement d'un projet indispensable à son territoire.**

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250929-lmc100004897079-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 08/10/2025
Retour préfecture le 08/10/2025
Mis en ligne le 08/10/2025

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250929-lmc100004897079-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 08/10/2025
Retour préfecture le 08/10/2025
Mis en ligne le 08/10/2025

# DÉLIBERATION DU CONSEIL REGIONAL DE NOUVELLE-AQUITAINE

## COMMISSION PERMANENTE DU LUNDI 29 SEPTEMBRE 2025

| **N° délibération : 2025.1394.CP** | |
|---|---|
| N° Ordre : C09.10<br>Réf. Interne : 4734751 | |
| Montant Proposé AE : 0,00 € | Montant Proposé AP : 0,00 € |
| C - AMENAGEMENT DU TERRITOIRE<br>C09 - INFRASTRUCTURES TRANSPORTS<br>**309A - Mailler le territoire pour plus d'accessibilité et favoriser les échanges** | |

**OBJET : Avis de la région Nouvelle-Aquitaine dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale pour les investigations préalables de la Ligne Nouvelle Bordeaux - Toulouse**

Vu le Code général des Collectivités Territoriales ;
Vu le Code de l'environnement ;
Vu la délibération de l'Assemblée Plénière du Conseil Régional n°2021.1228.SP du 19 juillet 2021 relative aux délégations données par l'Assemblée Plénière à la Commission Permanente ;
Vu le GIA n°7 " Infrastructures, Transports scolaires et interurbains, TER, Intermodalité, FRET, Ports, Aéroports" réuni et consulté.

### 1. La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest- LNSO

La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (anciennement Grand Projet du Sud-Ouest) est un projet ferroviaire de Ligne à Grande Vitesse (LGV) qui permettra, d'une part, les déplacements depuis Bordeaux vers Dax puis l'Espagne et, d'autre part, vers Toulouse avec le raccordement au réseau ferroviaire de l'arc méditerranéen.
C'est avant tout un projet attendu d'amélioration et de décarbonation des transports ferroviaires dans le Sud-Ouest de la France. Les Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse (respectivement AFSB et AFNT) permettront en effet de désengorger les nœuds ferroviaires à l'entrée/sortie de ces deux métropoles et ainsi améliorer les transports du quotidiens (TER, Intercités et même mettre en place un SERm).
Ces aménagements ferroviaires complètent le projet de Ligne à Grande Vitesse à proprement parler entre Bordeaux-Toulouse et Dax qui desservira également les gares nouvelles d'Agen, Mont-de Marsan et Montauban aussi bien par des services de trains à grande vitesse nationaux que par les services régionaux ou interrégionaux qui pourraient être mis en place entre ces villes.

Articulée depuis 2017 au nord avec la Ligne à Grande Vitesse Tours-Bordeaux, c'est également le dernier chainon manquant pour fermer le corridor Atlantique européen. Cette ligne permettra en outre le développement du transport de fret avec un service d'autoroute ferroviaire sur le corridor atlantique.

## 2. La procédure réglementaire d'autorisation Environnementale

Pour ce qui concerne les AFSB et AFNT :
Le 09 février 2024, le préfet de Haute Garonne a signé l'arrêté délivrant l'autorisation environnementale nécessaire aux aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT). Celui-ci fait suite à l'avis favorable émis par la commission d'enquête qui a rendu son rapport le 5 janvier 2024.
Le 8 octobre 2024, l'autorisation environnementale permettant la réalisation des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) a de la même manière fait l'objet d'un arrêté délivré par le préfet de Gironde. Lors de la commission permanente du 08 juillet 2024, la région Nouvelle-Aquitaine avait exprimé son soutien au projet AFSB par un avis qui avait été déposé lors de l'enquête publique tenue durant l'été 2024.
**Grace à ces arrêtés, depuis 18 mois, les AFSB et AFNT poursuivent leur phase de réalisation avec une mise en service attendue en 2032.**

Pour ce qui concerne la Ligne à Grande Vitesse :
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 et confirmé par le conseil d'Etat le 21 juin 2017.

L'étape suivante est d'obtenir l'Autorisation Environnementale qui autorisera le début des travaux.
Compte tenu de la complexité du projet, une série de cinq Autorisations Environnementales sera nécessaire pour que le préfet autorise le démarrage de l'ensemble des travaux sur l'ensemble de la ligne :

1. Investigations préalables Bordeaux-Toulouse
2. Travaux sur les raccordements de la LGV au Réseau Ferré National
3. Travaux de réalisation de la LGV Bordeaux-Toulouse
4. Investigations préalables Sud-Gironde-Dax
5. Travaux de réalisation de la LGV Sud-Gironde-Dax

Ainsi, en mai 2025, le maitre d'ouvrage du projet, SNCF réseau, a déposé un premier dossier de Demande d'Autorisation Environnementale (DAE) pour les investigations préalables (sondages géotechniques et archéologie préventive) de la ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse.

Conformément à l'article R. 181-18 du Code de l'environnement, la région a été sollicitée par la DDTM (Direction départementale des territoires et de la Mer) pour transmettre son avis sur ce dossier.

La consultation du public est la deuxième étape vers l'autorisation environnementale. Suivant une procédure différente de celle mise en place pour les AFSB, elle ne donnera pas lieu à une enquête publique mais à une Participation du Public par Voie Electronique (PPVE) qui sera ouverte après instruction du dossier à l'automne 2025. L'objectif reste néanmoins le même : exprimer son avis sur les conditions de réalisation des

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250929-lmc100004897079-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 08/10/2025
Retour préfecture le 08/10/2025
Mis en ligne le 08/10/2025

investigations préalables, ainsi que les mesures envisagées pour préserver au mieux les milieux naturels, les activités et la santé humaine.

A l'issue de ces deux étapes, il reviendra à l'État de décider de délivrer l'arrêté d'autorisation environnementale permettant à SNCF Réseau d'engager les travaux de sondages géotechniques et archéologie préventive sur le tronçon Bordeaux-Toulouse.

**La présente délibération vise à présenter l'avis favorable de la Région Nouvelle-Aquitaine sur le dossier de Demande d'Autorisation Environnementale des investigations préalables de la Ligne Nouvelle Bordeaux – Toulouse.**

**Après en avoir délibéré,**

**La COMMISSION PERMANENTE décide :**

- **d'EMETTRE** un avis favorable pour la réalisation des travaux d'investigations préalables de la Ligne Nouvelle Bordeaux - Toulouse, dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale, annexé à la présente délibération.

Décision de la commission permanente :

Adopté à la majorité

Le Président du Conseil Régional,



ALAIN ROUSSET

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250929-lmc100004897079-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 08/10/2025
Retour préfecture le 08/10/2025
Mis en ligne le 08/10/2025

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:41:54
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** ligne lgv Toulouse Bordeaux
**Contribution :**
Juste une question de bon sens ! réduction des émissions de gaz et désengorgement des routes vers Bordeaux !

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lucas - Talence

**Organisme :** ENSEGID
**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:42:16
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Defavorable
**Contribution :**
La ligne nouvelle n'a que très peu d'avantages : 56 min de gagnées (155 millions la minute), et une solution aux émissions de CO2 mal placée (le train restera trop cher, d'autant plus avec le budget gargantuesque du projet).L'impact environnemental ETS énorme, et les mesures ERC sont très loin d'être à la hauteur.De plus, la communication de la part de la sncf et gpso est mensongère a plusieurs reprises, il est par exemple visible sur le site de la sncf : “Par ailleurs, les expertises spécialisées sur les domaines climatiques et hydrologiques ont confirmé l’absence d’impact prévisible du projet”, ce qui est faux en tout point, il suffit de lire l'avis défavorable du syndicat du ciron, ou simplement de bon sens pour s'en rendre compte, pas besoin d'être ingénieur en environnement (ce que je je suis)Bonne journée, bon courage :)
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Zulke-Trokhatcheff Lidy - Captieux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:42:59
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** contre ce projet
**Contribution :**
Lorsque je mets dans la balance ce que ça va nous coûter (principalement d'un point de vue écologique, mais aussi financier) et ce que ça va apporter, sachant qu'il est déjà possible de rallier Toulouse par Bordeaux en train, je trouve que c'est un véritable gâchis.Je suis attérée qu'on puisse encore penser ainsi et me demande quand les décideurs publics arriveront enfin à prendre des décisions saines, avec une vision long terme.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Dupuy Cedric - Margès

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:43:29
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Désaccord complet
**Contribution :**
Je suis clairement défavorable à ce projet de LGV ainsi qu'au chantier qu'il faut faire pour la créer. La vallée du ciron est un endroit à part presque hors du temps dans laquelle j'ai évolué j'ai grandi j'ai appris à faire du canoë. Cette dernière a déjà énormément évolué avec l'ouverture des barrages. On sent bien que le Ciron est plus fragile que jamais.S'il venait à disparaître (ce qui serait possible avec les travaux nécessaires à la création de cette LGV) c'est des dizaines d'especes protégées qui disparaîtrait avec. L'humain fait déjà assez de mal comme ça à la planète je ne suis pas sûr que ce soit nécessaire d'en rajouter avec une ligne de train.Ne serait-il pas possible d'améliorer la ligne existante ? Ça fait plus de 10 ans que ce projet existe et 10 que je suis contre personnellement.En plus de la faune la flore en serait incroyablement touchée que serait le Sauternes sans le Ciron.J'avoue avoir même du mal à comprendre que ce projet a pu être étudié dans les conditions dans laquelle il a été étudié. Il apparaît clairement qu'il existe un vrai risque de protection de

l'environnement avec ce grand projet inutile. Pourquoi vouloir prendre le risque d'abîmer cette rivière ainsi que cette vallée pour gagner si peu de temps.... Je ne comprends pas non plus qu'on sacrifie encore une fois le vivant au nom du progrès ou du temps sans vraiment mesurer ce que l'on détruit pour toujours.Il me semble donc évident que vous avez mon désaccord le plus profond et que je demande l'abandon du tracé dans la vallée du Ciron avec une prise en compte réel de l'environnement.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bentejac Frantz

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:44:38
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Soutien à la ligne Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Bonjour, Ce projet a été promis et attendu depuis trop longtemps. Il est temps de le réaliser. Le Sud-Ouest mérite une infrastructure moderne, durable et à la hauteur de son dynamisme. Je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse. Ce projet est vital pour le développement et l'attractivité du Sud-Ouest. Il renforcera les échanges économiques, facilitera les déplacements du quotidien et dynamisera nos territoires. En favorisant le train, la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse permettra de réduire les émissions de CO? et d'alléger la circulation routière. C'est une écologie de la raison, celle qui conjugue progrès, mobilité et respect de l'environnement. Très cordialement. Frantz BENTEJAC Gérant BR Immobilier Gérant "Moulin d'Albias"
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Ganaye Chrystel  - Toulenne

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:46:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Demande d'ajournement. Demande d'enquête publique
**Contribution :**
La forme même de cette demande de participation est à remettre en question.Une véritable enquête publique sur les enjeux environnementaux de ce projet dévastateur est indispensable.D'autre part, comment répondent les personnes n'ayant pas accès à internet ?Outre cette forme absurde, il me semble important de noter que ce projet, de nos jours où il est plus important que jamais de défendre le vivant, est un projet mortifère pour les nombreuses zones naturelles qu'il viendra saccager.Sans parler du point de vue financier, aujourd'hui où on nous demande toujours plus d'austérité, comment peut on dépenser si inutilement l'argent public ?Je suis résolument opposée à ce projet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Chevalier Pauline - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:47:48
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** contestation du projet GPSO pour la secteur du CIRON
**Contribution :**
Admiratrice quotidienne de cette magnifique vallée du Ciron, je conteste le projet du GPSO car il dénaturera totalement cette nature magnifiques et détruira des milieux naturels riches qui forment des sanctuaires. L'équilibre écologique est primordiale de nos jours et il faut le conserver à tout prix. Je veux transmettre à mes enfants un paysage qui est un bien commun doté d'une richesse fantastique comme les forêts galeries, les zones humides, la hêtraie de l'ère glaciaire.En outre, il existe déjà une

ligne réalisant ce trajet qu'il faut rénover et non reconstruire à côté et cela coûterait nettement moins cher. Il est incompréhensible et inenvisageable de dépenser un budget colossal quand on peut faire mieux, plus écologique et plus appréciable pour 4.5 fois moins cher. La démarche d'une consultation en ligne bloque la participation d'un grand nombre de la population alors que ce projet est associé à une étude d'impact largement sous-estimée et mal réalisée. Les études sur l'état initial de la vallée du Ciron ne sont pas objectives et pas complètes et les mesures alternatives dérisoires et mauvaises. Quant aux compensations, elles sont sous-estimées et pas à la hauteur de la destruction qu'engendrera ce projet fou. Je refuse de payer par l'impôt une telle ineptie.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Yannick - Auch

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:48:06
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV PARIS-TOULOUSE
**Contribution :**
Il s'agit d'un évènement clé lié au désenclavement et au développement économique du Lot et Garonne et des départements limitrophes dont le Gers. Au-delà, c'est un facteur de décarbonation marqué de l'économie et notamment du transport.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Soazic - Lucmau

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:49:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** imposture
**Contribution :**
Il est faux de dire que cette ligne favorisera l'économie du sud Ouest, et facilitera les transports du quotidien !Une ligne qui ne relie que deux métropoles n'a aucun impact sur le développement du territoire traversé. A part peut-être pour les fabricants de bancs sur lesquels s’assoir pour regarder passer les trains !Les trains du quotidien ne seront pas améliorés, c'est une imposture de ce dossier ! Mettre le budget de la LGV sur la rénovation de la ligne existante aurait un impact positif, et pas le contraire !Arrêtez de propager des mensonges et stoppez ce projet écocidaire, gouffre financier et inutile ! avis complétement défavorable !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Klervi - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:49:45
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** aucune garantie sur réduction des émissions de gaz à effet de serre
**Contribution :**
Je donne un avis très défavorable. Le dossier évoque un gain environnemental global mais ne fournit pas de détail. Quelles seront les émissions liées au creusement des carrières qui laisseront des trous béants, infertiles à vie et les terres agricoles avoisinantes inutilisables durant plusieurs années ? Quelles seront les émissions du transport de ces matériaux ou à la fabrication et la poste des traverses, ballasts, ou plateformes faites de béton et de granulats ? Quelles seront les pertes liées à la destruction des puits de carbones naturels à cause de l’abattage des arbres situés sur le sillon du tracé et sur toutes les « zones de vie » qui accueilleront ouvriers et machines nécessaires au chantier ? sans même compter celles émises lorsqu’il faudra infiltrer du béton à 80 mètres de profondeur pour

réaliser les fondations des franchissements au-dessus des cours d’eau - comme il est prévu au-dessus du Ciron ?  L’approximation n’est pas permise pour un projet de cette envergure, on ne peut dès lors affirmer qu’il contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jennifer - Le Barp

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:51:54
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable au projet GPSO
**Contribution :**
Comment la biodiversité et les espèces protégées ont été prises en compte dans le dossier d'autorisation ?Tous les avis au dossier sont défavorables :Les inventaires ne sont pas récents, complets ou représentatifs des cycles biologiques, les impacts sur la biodiversité sont insuffisamment évalués.Les espèces protégées ont été traitées ensemble, pas dans leur spécificité propre à chacune.Des manquements dans les alternatives d’évitement des habitats et des espèces sont signalés.Les impacts sur la faune et la flore sont sous-estimés.Les mesures de réduction fondées sur des études écologiques non spécifiques à chaque groupe d'espèces sont inefficaces.Les mesures compensatoires non démontrées par des données scientifiques ne permettent pas le maintien de l'état de conservation favorable.Des mesures compensatoires sans un suivi clair, spécifique et défini les rendent inefficaces écologiquement (et juridiquement).En prenant uniquement en compte ces points du dossier, le projet est recalé et n’a pas lieu d’exister.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# jean pierre berthet

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:53:38
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Ligne Bdx-Toulouse
**Contribution :**
Je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jules Henri - Bazas

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:54:19
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** avis général sur le projet
**Contribution :**
Aller toujours plus vite demande toujours plus d'énergie . En cela je m'oppose à ce projet d'autant plus qu'il nécessite de détruire des espaces et des espèces protégées qu'aucune compensation ne restaurera, sans parler de l'artificialisation des sols et des nuisances pour les riverains autant de faits qui vont à l'encontre de toutes les analyses réalisées pour lutter contre le dérèglement climatique et qui invitent à davantage de sobriété . Les différents avis que vous avez sollicité auprès de CNPN sur la biodiversité et les espèces protégées, ERC;  CLE sur hydrologie, les zones humides;  Ae sur les inventaires, les alternatives, la cohérence, la gouvernance sont défavorables au projetEnfin, à l'heure où on demande à l'ensemble de la nation de faire des économies vous présentez un chiffrage sous évalué sans aucun contrôle citoyen digne de ce nom. On a vu ce que nous coûte l'EPR et la plupart des grand projets qui sont financés par nos impôts. Mon avis est non à ce projet, et oui à l'amélioration du train du quotidien!

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lon Lagarde

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:56:22
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Soutien à la ligne nouvelle Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Je soutiens ce projet mûrement réfléchi depuis plus d'une décennie dans l'intérêt général Envoyé de mon iPhone
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# jean kubath

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:57:10
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** LGV Bordeaux Toulouse je suis favorable !
**Contribution :**
Pour la LGV Bordeaux ---------- Toulouseicon-envelope-tick-green-avg-v1.pngSans virus.www.avg.com#DAB4FAD8-2DD7-40BB-A1B8-4E2AA1F9FDF2
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bénédicte - Saint-Pierre-d'Oléron

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:57:54
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Projet GPSO, ni ici, ni ailleurs
**Contribution :**
Notre avis vous intéresse-t-il véritablement?Difficile de consulter 34 000 pages pour envisager de participer de manière sérieuse et construite à cette consultation sans compter une procédure exclusivement en ligne qui exclue une grande partie du public.Ce projet de nouvelle ligne TGV n'a, pour moi, pas de sens. Il serait préférable et moins couteux d'améliorer les lignes et offres existantes au véritable service des populations notamment en milieu rural.A l'heure ou la misère est grandissante... Où l'État doit gérer un déficit sans précédent, où l'État se désengage de toutes ses missions de service public au détriment de l'humain, engager 18 miliards d'euros pour satisfaire les ambitions et le confort d'une poignée d'Hommes est tout à fait déraisonnable sans compter les dommages irréversibles d'un tel ouvrage sur cet écosystème unique et précieux qu'est la Vallée du Ciron.Ne fabriquez pas de besoins artificiels et concentrez-vous sur ce qui est vraiment essentiel.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# rousseau laura - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:58:12
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Observations sur la LGV Bordeaux-Toulouse
**Contribution :**
Impacts environnementaux graves : - destruction d’espaces naturels et agricoles;- fragmentation des habitats ; - forte empreinte carbone liée aux travaux. Des alternatives moins destructrices doivent être sérieusement envisagées, notamment l’optimisation des lignes existantes et le renforcement des transports durables.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Gérard - Montauban

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:58:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Soutien au projet
**Contribution :**
Je soutiens le projet de nouvelle ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse. Je suis persuadé que ce projet contribuera à la baisse des déplacements en véhicules et surtout permettra un autre développement économique de la région Occitanie et du département du Tarn-et-Garonne.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mora Luc - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 15:58:32
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne LGV : c' est NON
**Contribution :**
Je suis absolument opposé à ce projet. Pour un gain de temps minime, aussi bien vers Dax que vers Toulouse, il va détruire des zones naturelles, de la biodiversité, impacter un grand nombre de riverains. Il aura un coût faramineux et l' on ferait mieux de rénover les lignes existantes notamment pour les TER. Je suis propriétaire d' une parcelle forestière sur la commune de Saint-Gor. La forêt paiera un lourd tribut si ce projet voit le jour. Je demande un référendum local ou plusieurs : un par département concerné par exemple.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Magniez Julien - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:05:04
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Des alternatives existent!
**Contribution :**
Bonjour,J'ai découvert ce coin il y a presque 20 ans lors de mes études, le Sauternais, les brouillards amenés par le Ciron, la pourriture noble, etc!Cet énième projet de grands travaux va encore fragmenter les zones écologiques en empêchant les déplacements de la faune. Par ailleurs, l'impact sur un écosystème très fragile est peu envisagé. Pourquoi ne pas choisir la solution de la rénovation des voies? Pour tout cela je suis contre le projet prévu de LGV dans la vallée du Ciron.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Tang Julien - Saint-Jean-de-Marsacq

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:06:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** NON à la LGV, OUI aux trains du quotidien
**Contribution :**
Bonjour,Ce projet fou n'a plus de sens dans notre monde d'aujourd'hui, comme le président de la République l'a exprimé il y a maintenant plusieurs années: OUI aux trains du quotidien et non à la LGV qui va détruire tant de zones naturelles, déverser ses milliers de tonnes de béton et créer des bouleversements à très long terme pour les habitants, la faune et la flore.Ce projet n'a d'intérêts que pour les entreprises du BTP et quelques citadins qui vont gagner un peu de temps sur leur trajet, mais la très large majorité de la population locale, habitants des départements concernés ne subirait

que les nuisances dans leur quotidien, travaux monstrueux et surtout nuisances terribles au quotidien sans profiter des trains qui sont surtout destinés aux citadins et pas du tout aux habitants des zones traversées par ce montre de béton.Notre pays doit faire des choix et des arbitrages budgétaires, qu'ils soient fait pour nos TER, comme le RER basco-landais par exemple, la renovation des lignes existantes, des trains que les gens prendront au quotidien et non pour des LGV que les habitants ne veulent pas et qui détruiront tant de zones naturelles.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# GREGORY Fern - Saurier

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:06:38
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
Bonjour, je souhaite que des alternatives soient prises en compte pour ne pas détruire la vallée du Ciron.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lucile - Paris

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:08:38
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Pas de LGV au prix de la biodiversité
**Contribution :**
Très régulière passagère de la ligne SNCF Paris-Toulouse qui passe par Bordeaux, j'ai longtemps fait le vœu que cette distance passe sous la barre des 3 heures, me permettant ainsi de voir mes proches plus souvent. Aujourd'hui, je ne peux soutenir cette initiative si elle met en péril la biodiversité et en appelle à une évaluation des risques claire et transparente avant toute prise de décision politique.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BERNAUD David - Cocumont

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:08:53
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Artificialisation et capacité de production agricole
**Contribution :**
Le ciron particulièrement est un refuge de biodiversité vital à nos agricultures. Elle héberge des espèces nécessaire à la lutte biologique dans nos exploitations. Toutes les formes d'artificialisation abîment les biotopes, et favorise les ravageurs sans prédateur contre lesquels nous devons lutter.Compte tenu de l'existance d'une ligne bordeau Toulouse déjà en place et qui pourrait se rénover, il me semble abérant d'artificialiser encore et encore, creuse encore et encore la problématique de la biodiversité vitale pour l'équilibre de nos exploitations agricoles.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Peyrusson Louise - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:09:32
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Enquete environnementale
**Contribution :**

Avis défavorable à la demande d'autorisation environnementaleLes espaces naturels, avec toute leur biodiversité, sont un bien commun qui me semble primordial de protéger.La Vallée du Ciron n'est pas qu'une forêt ; c'est un écosystème exceptionnel reconnu au niveau européen (Natura 2000). C'est lieu est de haute valeur environnementale, floristique et faunistique Un réservoir pour des espèces rares et protégées telles que la loutre, la cistude d'Europe, le vison d'Europe, etc. Ici le territoire a déjà été largement impacté, aménagements routier pour le transport de l'A380 entre Bordeaux et Toulouse, réalisation de l'autoroute A 65 Bordeaux Pau, doublement du gazoduc. Le projet GPSO Bordeaux Toulouse va encore augmenter la fragmentation écologique déjà existante, créent un effet cumulatif non analysé sur les corridors de déplacement des espèces.Sans étude cumulative à l'échelle du paysage du territoire, les impacts sur la flore et la faune sont sous-estimés, ce qui constitue une erreur de l'évaluation environnementale.J'émets donc un Avis défavorable à la demande d'autorisation environnementale relative aux investigations préalables à la réalisation de la Ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse.Non au projet GPSO
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Guillaume Fabrice

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:12:16
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Ligne LGV
**Contribution :**
Je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse. Ce projet est vital pour le développement et l'attractivité du Sud-Ouest. Il renforcera les échanges économiques, facilitera les déplacements du quotidien et dynamisera nos territoires.Fabrice
**********@wanadoo.fr
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Céline - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:13:21
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je m'oppose à la réalisation de la ligne nouvelle du Sud Ouest
**Contribution :**
La vallée du Ciron est un écosystème unique qui abrite une hétraie de 40000 ans, une riche biodiversité, avec des forêts galeries, des zones humides, des espèces rares et protégées, autour d'un système hydrologique riche et précieux qui sera déstabilisé par quelconque morcellement. La vallée du Ciron est un bien commun à préserver qu'il est essentiel de transmettre dans son intégrité aux générations futures. Il est aussi essentiel de préserver les citoyens qui l'habitent de ce projet injuste (habitants qui lui ont d'ailleurs reconnu des droits à la vallée du Ciron, dont celui d'exister et de préserver ses équilibres qui seront mis en danger par ce projet). Je suis fermement CONTRE ce projet de ligne nouvelle qui traverse ce territoire précieux et sensible au risque de le fracturer, de le détériorer, alors qu'il existe déjà une ligne TGV qui pourrait être modernisée pour un cout bien moindre (on parle de 4 milliards d'euros au lieu de 18 milliards à minima pour la ligne nouvelle, alors que les budgets de l'état des régions, des départements et des collectivités locales sont plus que sous pression...). C'est irresponsable !L'étude d'impact qui nous est soumise par voie numérique (donc excluante et discriminante pour de nombreuses personnes) avec 340000 pages impossibles à étudier dans un temps record est pourtant insuffisante (inventaires non circonstanciés, cartographies absentes, impacts non cumulés et peu clairs, contradictions et au final un gros manque de clarté). D'ailleurs, les avis des différentes autorités indépendantes sont défavorables (ou très critiques) et convergent pour dire que l'état initial préalable et obligatoire est incomplet, que les possibilités

d'évitements et les réductions proposées sont insuffisantes. Je les rejoins dans leurs avis défavorables. Aussi, quelle est la méthode de calcul utilisée pour évaluer la dette écologique ? Comment visualiser les impacts résiduels post mesures ? Les compensations semblent aussi tout à fait insuffisantes (flou des fiches, flou des mesures, prise en compte de certains habitats et pas d'autres, de certaines espèces et pas de l'ensemble de la biodiversité.Merci donc, à minima, d'apporter une comparaison sérieuse entre la réalisation de cette nouvelle ligne et l'alternative de la modernisation de la ligne de TGV existante, que ce soit en matière de cout écologique et de cout économique.Un coût économique qui pèse déjà sur les habitant.es de notre territoire, via la TSE, depuis plusieurs années et de manière inéquitable, car si les habitants payent - même en étant opposés au projet - ce sont d'autres personnes qui profiteront réellement de cette LGV pour gagner... 15 minutes.Dans nos territoires ruraux, nous avons plus urgemment besoin de trains du quotidien fiables et réguliers qui nous permettent de nous déplacer de manière sûre (sans pannes, sans retards, sans annulations...) tous les jours, et pas seulement vers les métropoles.Stop à la gabegie économique et environnementale. Stop à ce projet démesuré et dévastateur. Je demande la protection de la vallée du Ciron et l'étude solide de la revalorisation des lignes de train existantes.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Cécile - Marimbault

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:14:11
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Consultation électronique
**Contribution :**
Je suis contre ce projet de LGV et contre les investigations préalables.La consultation électronique est inadmissible: le dossier est d'une telle complexité et présente une telle masse de documents que le public ne peut pas y répondre en toute connaissance de cause. Une consultation électronique ne permet pas à tous les citoyens de se prononcer.Je soutiens la rénovation des voies existantes comme alternative à la LGV
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sandrine - Marseille

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:15:57
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** ligne à grande vitesse Bordeauxâ?"Toulouse (GPSO). - Vallée du Giron
**Contribution :**
Bonjour,Je suis défavorable au projet car il va perturber un écosystème unique et l'étude d'impact est jugée incomplète:Ce projet comme parmi tant d'autre aura des impacts important sur l'environnement : hêtraie glaciaire vieille de 40 000 ans• forêt-galerie, zones humides et microclimat exceptionnel• biodiversité rare (cistude, salamandre, oiseaux, insectes…)Le tracé de la LGV :• détruirait des habitats fragiles• fragmenterait les continuités écologiques• perturberait durablement les zones humides
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Olivier Richard

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:17:38
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Avis défavorable pour la LGV
**Contribution :**

Skip to content- https://www.linkedin.com/in/maximeghesquiere/- http://maximeghesquiere.bsky.social/- **********@ouvaton.org- http://t.me/MAximeGhesquiere- **********@MAximeGhesMAxime GhesquièreMenuhttps://maximeghesquiere.fr/#mobile-header-searchBlog- https://maximeghesquiere.fr/>- AM>- Nov>- 25>- Transition Écologique>- ? Entre rail et remous : ma contribution à l'enquête publique GPSO[file_000000000b6871f4a8516b0cf39641c7.png]? Entre rail et remous : ma contribution à l'enquête publique GPSO- Auteur/autrice de la publication :MAxime- Publication publiée :25 novembre 2025- Post category:Engagements et Mobilisations / Transition ÉcologiqueEstimation du temps de lecture : 3 minutes<< Garonne n'est pas un obstacle : c'est une exigence. >> â?" MaximeL'enquête publique sur la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse (GPSO) s'achève bientôt.Voici ma contribution officielle, fondée sur l'analyse du dossier de Participation du Public par Voie Électronique (PPVE1), sur les documents réglementaires du SAGE Vallée de la Garonne â?" Ciron et du SDAGE Adour-Garonne 2022â?"2027, ainsi que sur les pièces techniques du maître d'ouvrage.Ce texte vise à éclairer l'enjeu majeur : préserver l'eau, le vivant et les territoires, au moment où ce projet d'infrastructure engage durablement notre bassin versant.1?? Un projet incompatible avec la gestion équilibrée de l'eauLe GPSO traverse un territoire d'eau parmi les plus sensibles du bassin Adour-Garonne.L'analyse croisée du PPVE1, des SAGE et du SDAGE révèle des incompatibilités majeures : non-préservation des zones humides, risques hydrogéologiques, déséquilibres sur les écoulements et la continuité écologique.2?? Zones humides : un équilibre rompu- 2012 : 2 300 ha identifiés dans une bande de 500 m autour du tracé.- 2024 : ce chiffre monte à 4 300 ha de zones humides avérées ou probables.- Le projet détruirait 429 ha, dont :- 288 ha en Gironde- 68 ha en Lot-et-Garonne- 27 ha en Tarn-et-Garonne- 35 ha dans les Landes- 0,6 ha en Haute-GaronneCes milieux régulent les crues, filtrent l'eau, accueillent une biodiversité exceptionnelle.La séquence éviterâ?"réduireâ?"compenser est insuffisamment appliquée : seulement 11 ha évités.La compensation à 150 %, obligatoire dans le SAGE, n'est pas garantie.3?? Eaux souterraines : des captages menacés- 16 captages d'eau potable traversés- Plus de 50 000 habitants concernés- Traversée des périmètres rapprochés/éloignés des captages de Bellefond, Budos, Clarens, Lagagnan, GaillèresLe projet passe à l'amont hydraulique de l'aqueduc de Budos, ouvrage stratégique qui alimente plus de 40 000 personnes via la source Fontbanne.Les risques identifiés par l'étude d'impact :- baisse de niveaux piézométriques- assèchement de sources- contamination via travaux en déblai4?? Désherbage : une incompatibilité avec le SAGELe dossier prévoit le maintien de traitements phytosanitaires sur les emprises ferroviaires, y compris :- dans les zones humides,- dans les périmètres de protection de captage AEP.SNCF Réseau utilise encore près de 47 tonnes de substances actives par an (acide pélargonique, herbicides sélectifs).Cette pratique est incompatible avec :- la règle du SAGE imposant la protection des eaux infiltrées,- les objectifs du SDAGE sur la non-détérioration des masses d'eau souterraines.5?? Ruissellement : neutralité hydraulique non démontréeLe projet :- imperméabilise des surfaces importantes,- concentre le ruissellement,- modifie les écoulements entre bassins versants,- augmente les débits dans les cours d'eau récepteurs.Aucune modélisation hydraulique détaillée ne démontre la neutralité hydraulique, pourtant obligatoire dans le SAGE et le SDAGE.6?? Continuité écologique en dangerLe tracé fragmente les vallées du :- Ciron,- Garonne,- Douze,- Midouze.Ces corridors accueillent :- la loutre d'Europe,- le vison d'Europe,- la lamproie fluviatile,- la truite de mer108 stations d'espèces protégées sont impactées (dont Drosera et Lotier velu).Les ouvrages de franchissement annoncés ne sont ni dimensionnés ni garantis.7?? Artificialisation et impacts cumulésLe projet représente 4 744 ha d'emprise totale, dont :- zones humides,- espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF),- ZNIEFF 1 et 2,- forêts alluviales, landes humides, tourbièresCes atteintes sont contraires aux objectifs de restauration des milieux aquatiques fixés par le SDAGE.8?? Bilan carbone incomplet et incompatible avec les objectifs climatiquesLe dossier ne chiffre pas :- les émissions réelles des chantiers,- les pertes de puits de carbone (forêts, zones humides),- l'impact du béton, des terrassements, des

transports de matériaux.Le report modal annoncé ne compense pas ces émissions avant plusieurs décennies.Le projet n'est pas aligné avec la Stratégie Nationale Bas-Carbone.9?? Risques sanitaires sous-évaluésLes risques pour les riverains sont :- mal définis,- insuffisamment mesurés,- dépourvus de mesures opposables.Poussières, bruit, polluants, vibrations :la protection des populations n'est pas garantie.ð?"? Concertation insuffisante et inégalitaireLa PPVE n'a pas permis une participation équitable :- dossier volumineux et fragmenté,- absence de version papier dans plusieurs communes,- fracture numérique,- manque d'explications pédagogiques.La procédure ne respecte ni l'esprit de la Convention d'Aarhus, ni les standards d'une enquête publique classique.? Conclusion : choisir une autre voie ferroviaireAu regard de l'ensemble des éléments :ð?'? J'émets un avis très défavorable au projet de ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse.Une alternative existe, plus réaliste et plus durable :- moderniser la ligne existante,- l'électrifier,- améliorer les dessertes du quotidien,- renforcer la sécurité,- préserver les zones humides, les nappes et les milieux vivants.L'avenir du rail doit suivre le rythme de la Garonne :sobre, utile et respectueux du vivant.ð?"¢ Contribuez vous aussið?'¬ Participez avant le 26 novembre 2025 :ð?'? https://www.registre-numerique.fr/ligne-nouvelle-bordeaux-toulouse-ppve1<< L'eau ne s'oppose pas au progrès : elle en trace les limites et révèle notre capacité à construire sans altérer la vie. >>Vous devriez également aimer25-ans-Sage-nappes-profondes-300x225.jpg25 ans d'un des premier Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SAGE)18 octobre 2023Village-de-leau-2023-300x169.jpgVillage de l'eau 202324 mars 2023Le-souffle-solidaire-de-nos-epargnes-Fair-212x300.jpgð?'¶ Le souffle solidaire de nos épargnes20 novembre 2025- LA GARONNE ET L'ESTUAIRE POURRAIENT-ILS AVOIR DES DROITS ?-- QUI EST MAXIME GHESQUIÈRE ?-- Gestion de l'Eau-- Environnement et Biodiversité-- Transition Écologique-- Qualité de l'Air-- Engagements et Mobilisations-- Actions Locales à Bordeaux-- Presse et Médias-- Loisirs et Nature-- L'art et la culture-- Sport, nos équipes Bordelaises-- ? Explorer mon travail avec l'IAPropulsé par WordPress.comhttps://maximeghesquiere.fr/2025/11/25/%F0%9F%9A%82-entre-rail-et-remous-ma-contribution-a-lenquete-publique-gpso/#Cordialement,Olivier RICHARDApt.213, Bât.B, Ilôt Jules Verne, Résidence Ginko, 18 avenue Marcel Dassault 33300 Bordeaux**********@gmail.com Tél : 0769****** ou 09 80 ** ** **Inutile d'imprimer ce mail : Pensez vert !

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Eluard Pierrick - Coimères

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:17:57
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** GPSO vallée du ciron
**Contribution :**

La vallée du ciron est un ensemble de lieux sur le secteur de la Gironde (Sud Gironde) qui touche à différents secteurs… le terroir viticole, le social, le loisirs, et la biodiversité locale. La vallée du ciron a donc sa place et une valeur inestimable et doit être protégée. Il est crucial de défendre notre territoire, nos territoires et veiller à ce que les changements négatifs ne puissent pas nuire à ce que nous n’arriverons jamais à recréer artificiellement ou avec des compensations.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Catherine Hugla

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:18:37
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Ligne nouvelle Bordeaux Toulouse
**Contribution :**

Favorisons le train qui permet de réduire les émissions de CO2 ! La ligne nouvelle Bordeaux Toulouse affirmera le dynamisme du Sud-ouest et sa modernité.Envoyé depuis l'application Mail Orange
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Montebello Stella - Odars

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:20:56
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Avis totalement défavorable à la première demande d'autorisation environnementale (DAE1) préalable à la réalisation de la Ligne Nouvelle à grande vitesse, LGV,Bordeaux-Toulouse, tant pour des raisons d'illégalité externe que d'illégalité interne évidentes, pour ces quelques raisons signifiées ci-dessous, mais il y a tant à dire :-Cette consultation est illégale : au motif de l'enquête publique de 2014, notez bien il y a 11 ans, de qui se moque-t-on ? Elle ne dédouane pas d'une véritable enquête publique telle que prévue à l'article L181-10-1 du Code de l'environnement! Rappelons toutefois bien qu'obsolète cette enquête publique avait reçu plus de 80% de contributions défavorables et un avis unanime défavorable des commissaires enquêteurs.-Point de vue de l'intérêt général : la forme de la consultation:-Quid des commissaires enquêteur.ices ? Pas d'appel à des experts indépendants !-Inégalités sociales :Cette participation du public par voie électronique' PPVE exclut de fait de la consultation du public toutes les personnes soumises à la fracture numérique, De fait la PPVE ne répond pas pleinement aux exigences de la Convention d'Aarhus, qui garantit le droit à l'information, à la participation et à la justice en matière d'environnement.-Point de vue environnemental :-Le 25 septembre 2025, l'Autorité environnementale a de nouveaux examiné le dossier des promoteurs du GPSO et a rendu un avis sur l'ensemble du projet. Dans un avis de 82 pages, l'Autorité environnementale pointe les lacunes de fond, que ce soit sur les cartographies ou sur les cahiers territoriaux qui sont jugés « d'inachevés ». Elle relève l'absence ou l'obsolescence de données chiffrées, essentielles no-tamment à l'évaluation de l'éventuelle Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur – RIIPM du projet, l'absence d'études de solutions de substitution pouvant satisfaire plus correctement aux objectifs du projet et moins impactantes pour l'environnement. Les enjeux environnementaux sont donc au cœur de la contestation du projet : -destruction de 4800 hectares d'espaces naturels, forêts, zones humides, territoires agri-coles, dégradation irréversible des écosystèmes, et des ressources en eau ! et que dire de l'emprunte carbone !La Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM) invoquée?L'intérêt public majeur lié à la modernisation du transport ferroviaire n'est pas démontré, entre les bénéfices collectifs s'il y a et les atteintes subies par les populations locales. Le dossier ne démontre pas que les avantages attendus compensent les pertes agricoles, les nuisances et les risques pour la qualité de vie, en fait les atteintes à l'environnement.Une étude sérieuse at-elle été réalisée quant à une alternative ? Les effets sur la cohésion territoriale ont-ils été évalués ?Une infrastructure de ce type va accentuer les inégalités territoriales, en concentrant les bénéfices sur les grandes métropoles et en laissant les territoires traversés supporter les nuisances. Accentuer les inégalités territoriales car le budget faramineux dédié se fera au détriment de l'entretien de lignes de trains au quotidien largement plébiscités par nos con-citoyens. A l'heure où nous devons lutter contre le réchauffement climatique, préserver la biodiversité, s'orienter vers des modes de transports accessibles à toutes et tous, vers un maillage du territoire afin de limiter les émissions de GES ce projet est antinomique avec une bifurcation écologique et irresponsable eu égard des jeunes générations.Pour ces quelques raisons évoquées j'émets un avis très défavorable quant à la demande d' autorisation environnementale préalable à la réalisation de la Ligne nouvelle à Grande Vitesse.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# ROUSSEAU Anne Marie - Saint Maurice Étusson

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:24:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Observation sur le projet GPSO
**Contribution :**
Madame, Monsieur, Je m'oppose à l'entièreté du projet GPSO pour les raisons suivantes :- La vallée du Ciron doit être protégée  pour son écosystème unique,ses forêts et ses hêtraies datant du glaciaire, ses zones humides, ses espèces rares et leurs habitats connectés entre eux. Ce paysage exceptionnel appartient au bien commun des générations actuelles et futures, son équilibre écologique ne peut être ni partagé, ni éclaté.Ce projet le met grandement en danger. Ce serait une perte irréversible et pourtant indispensable pour l'adaptation des espèces au changement climatique.- Le projet de cette nouvelle ligne TGV  traverserait un territoire sensible.  La ligne actuelle SNCF pourrait être adaptée (moins onéreux, moins destructeur).Dans le dossier, les alternatives à cette nouvelle ligne TGV sont partiellement traitées, pas de tableau comparatif mettant en comparaison toutes les notions relevant d'un tel chantierComment les habitants des territoires détruits (et les autres citoyens) peuvent-ils en évaluer les conséquences et les coûts, particulièrement ceux qu'ils vont supporter soit directement, soit par les financement d'État ?- Les inventaires sont incomplets (dates, durées et conditions de prospection inconnues, les espèces en liste rouge sont ignorées, les cartographies imprécises) : l'étude d'impact est insuffisante, ce qui est confirmé par l'OFB, la CLE, la MRAE, le PNRLG, le SYSSO et le CBNSA (leurs avis convergent : état initial incomplet, absence d'évitement, insuffisance de réduction, compensations impossibles à évaluer, dette écologique non calculée, séquence Eviter–Réduire–Compenser non respectée, 42 ha évités sur plus de 1 000 ha détruits !)- La consultation ne dure qu'un mois pour un dossier difficile à lire, un dossier traitant de multiples situations, donc compliqué pour le citoyen moyen, donc la démarche n'est pas très démocratique !En conséquence, je ne peux pas valider la globalité de ce « projet de cette nouvelle ligne TGV » et je m'y oppose, d'autant que j'aime me rendre dans cette région avec les actuels moyens de transports collectifs et y séjourner dans ses paysages typiques de l'un ou l'autre département ou micro-régions dont j'apprécie l'accueil et la culture rurale
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Godel  Christelle  - Villeneuve-Loubet

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:25:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Defavorable
**Contribution :**
La vallée du Ciron est un petit joyau avec sa forêt de hêtres, ses cours d'eau et sa biodiversité.  Les associations environnementales sont contre ce projet ecocide dont le service rendu sera limité.  Avec les épisodes de sécheresse qui vont s'accentuer avec le dérèglement climatique, est il sensé de détruire des zones humides ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# REGLAT Charles - Lucmau

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:26:27
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** NON à la Nouvelle Ligne LGV Bordeaux-Toulouse
**Contribution :**

NON à la Nouvelle Ligne LGV Bordeaux-Toulouse et NON à la demande d'autorisation environnementale reletive aux investigations préalables à la réalisation de la ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse.Ce projet est inutile et son coût exorbitant n'est pas acceptable compte tenu de la situation économique désastreuse dans laquelle nos dirigeants ont précipité notre pays. Les méthodes utilisées par les promoteurs de ce projet son antidémocratiques, mensongères, et totalement irrespectueuses de l'environnement.Nous constatons une nouvelle fois encore que les dirigeants de notre pays nous méprisent et ne pensent qu'à se servir au lieu de servir le peuple.Ecrasés par les taxes et les impôts, nous souffrons assez comme cela. Arrêtez de nous mentir. Messieurs les dirigeants, corrompus et/ou condamnés par la justice ou non (ex : Chirac, juppé, Sarkozy, Fillon, Cahuzac, Balkany, Cambadélis, Bay, Le Pen, etc...) qui devraient être emprisonnés et inéligible à vie, cessez de mentir et de nous pourrir la vie. Nous allons nous fâcher très fort. La révolte est sur le point d'exploser. Ce que nous demandons, c'est : - que vous nous écoutiez et que vous nous entendiez en abandonnant ce projet de Ligne Nouvelle du Sud Ouest- que vous répondiez à nos demandes par le respect : des citoyens, de l'environnement, et des règles démocratiques en abandonnant ce projet de LNSO- que soit développé la mobilité du quotidien sur le lignes de villes à villes - qu'à la rigueur soit aménagées les voies existantes pour le passage de la LGV - que vous arrêtiez de gaspiller l'argent public - que cesse cette verticalité du pouvoir - que nous puissions décider nous même de notre sort.Nous voulons décider nous même de notre sort
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mendiboure  Agnès  - Anglet

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:27:38
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Arrêt de la ligne LGV
**Contribution :**
Je n'ai pas eu la chance de visiter cet endroit mais comme pour tous les arbres déjà abbatus sur le tracé,je suis triste de voir que ça continu!!Stop!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# constant bernard - Saint-Michel-de-Rieufret

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:28:13
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** projet de LGC Bordeaux/Toulouse (GPSO)
**Contribution :**
je absolument pas d'accord sur ce projet qui, outre la dépense importante qu'il représente va à l'encontre de notre belle région boisée.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Cécile - Marimbault

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:28:42
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Destructions irréversibles
**Contribution :**
Je m'oppose aux investigations préalables à la LGV.Les défrichements prévus pour les investigations préalables causeront des destructions irréversibles (plus de 1000ha) : forêts, haies, zones humides, espaces classés Natura 2000...L'Autorité Environnementale a souligné la faiblesse du dossier d'étude

d'impact : inachevé, incomplet, insuffisamment précis et justifiéJe soutiens la rénovation des lignes existantes comme alternative à la LGV
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Schindler Julia - Bègles

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:29:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** NON à la LGV, OUI aux petits trains du quotidien
**Contribution :**
Alors certes le train est le moyen le plus économe en énergie pour se déplacer sur de grandes distances. Construire une ligne de train, c'est moins pire que de construire une autoroute, certes. Mais tout dépend de quel train ! Mettons nous vraiment le train au service du quotidien de tout un chacun ou bien au service uniquement des plus fortunés ? Sommes-nous véritablement en train de contribuer à accroitre le bien commun au service de tous et toutes ?Les protagonistes en faveur du projet manquent cruellement d'arguments et font confiance au fait que le projet ait été réfléchit depuis 10 ans... Mais réfléchit dans l'intérêt de qui ? Du bien commun ou des poches de quelques uns ?... Sont-ils vraiment conscients des conséquences désastreuses écologiques, sociales et économiques des communes que la ligne traverserait... pour gagner 15min !?Notre société veut que nous allions vite, toujours plus vite. Mais est-ce que cela nous rent-il vraiment plus riches, prospères, heureux ? Souhaitons vivre dans un monde où nous allons partout de façon instantanée, mais où le prix à payer est de voir nos paysages s'assécher, se désertifier, nos terres agricoles disparaître, les campagnes se dépeupler... ?En tant que conseillère en agroforesterie, je suis bien placée pour observer l'évolution de nos campagnes, de nos terres, de nos ressources. Les citadens qui ne sortent pas de leur bulle ne se rendent pas compte que notre société est en train de nous faire scier la branche sur laquelle nous sommes assis. Or il n'y aura pas de croissance économique et encore moins de simple possibilité de vivre pour nos enfants et générations futures dans un monde sans eau... sans habitats pour la faune sauvage... sans zones humides pour éponger les crues et alimenter les sources et nappes phréatiques... sans haies pour couper du vent, infilter l'eau, fertiliser les sols... sans arbres et forêts pour recréer des nuages...Ce sont des services de valeur inestimables que nous offrent ces espaces existants... et dont nous ne nous rendrons véritablement compte qu'une fois qu'il sera trop tard.A mon sens d'autres chantiers seraient bien plus utiles que celle-là : Les villes concernées par la LGV sont déjà connectées entre elles ! Pourquoi détruire plus pour un service qui existe déjà ? Pour moi il serait plus pertinent d'entretenir et développer davantage les petites lignes de campagne, remettre les trains de nuit, développer la ligne Bordeaux-Lyon...Comme exprimé par beaucoup : NON à la LGV, OUI aux trains du quotidienAlors cher lecteur ou lectrice, je vous demande de choisir en votre âme et conscience à quel monde vous souhaitez contribuer ? Serez-vous fièr·e d'avoir œuvré en ce sens ?...
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# FORNARI Marina - Le Passage

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:33:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition à la LGV
**Contribution :**
Ce projet dessert le bien commun, l'environnement , le paysage, la biodiversité.Il est coûteux (pas loin de 14 milliards d'euros !!! ) financé en partie grâce à la TSE prélevée sur les impôts fonciers (encore faut-il être bien informé pour le savoir ... beaucoup, opposés au projet, l'ignorent)... TSE que je refuse de payer pour ne pas être complice de cet écocide.Alors que nous savons que la restauration de

lignes existantes, qui ne coûteraient que 4 milliards d'euros, n'a pas été analysée et qu'aucune étude comparative entre ces deux projets n'a été faite.Bref, on nous l'impose ! niant tout principe démocratique ...y compris dans cette consultation ouverte seulement un mois et par le seul biais d'une consultation en ligne ; ne permettant pas à tous d'être informé de son existence ni de s'en saisir (pour les personnes n'ayant pas l'habitude de l'informatique, etc).Tout me préoccupe dans ce projet et plus particulièrement la destructions des zones humides. De pus en plus rares elles sont pourtant indispensables à la biodiversité et leur disparition est une catastrophe écologique. A tel point que certaines associations se mobilisent pour en créer (médecine castor). Or on a peut être mieux à faire que d'essayer de recréer (en moins bien forcément) ce qui pourrait être éviter d'être détruit !! Je demande à ce que cette pseudo consultation soit prolongée et que les possibilités d'y participer soient élargies pour que la voix des citoyens soit pleinement entendue (et non limitée à un petit cercle d'initiés). Je demande l'arrêt de ce projet dément.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Claire - Préchac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:33:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** contribution à la consultation publique du GPSO / LGV Bordeauxâ?"Toulouse
**Contribution :**
La vallée du Ciron compte énormément pour moi, c'est un lieu unique, avec sa hêtraie glaciaire, ses zones humides et son microclimat qui abritent une biodiversité rare. Le tracé actuel de la LGV mettrait en danger ces équilibres fragiles, en détruisant des habitats et en fragmentant un écosystème déjà vulnérable. Je trouve inacceptable qu'un patrimoine naturel aussi précieux soit sacrifié alors que des alternatives, comme l'amélioration de la ligne existante, n'ont pas été sérieusement étudiées. Je demande donc la protection de la vallée du Ciron et une révision du projet pour privilégier des solutions réellement durables et respectueuses du vivant.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mélanie - Mérignac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:34:17
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable GPSO
**Contribution :**
Je souhaite contribuer pour plusieurs raisons :- sur la forme : cette consultation, par sa durée, l'ampleur du dossier, et la voie uniquement numérique, exclut la majorité de l'information et la consultation. C'est déjà un signal très problématique. - sur le fond : je suis totalement convaincue de l'importance du rail et du report modal vers le train, mais un autre projet est possible, avec une modernisation du tracé actuel, qui serait moins coûteuse en argent et également pour la nature. Aujourd'hui les possibilités autres n'ont pas été suffisamment étudiées et pourtant certains travaux ont commencé, détruisant définitivement certaines zones. En termes d'écologie, je ne souhaite pas que notre société détruise des endroits comme une vallée ancestrale comme celle du Ciron. D'autres voies sont possible pour le déplacement des humains. Je souhaiterais que nous parvenions à mettre en place des projets qui respectent la nature (donc nous !), les finances publiques (donc nous !) et la vie quotidienne des usagers (nous !).
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lamy Corinne - Villandraut

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:35:37
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Demande Autorisation environnementale
**Contribution :**
Les études et inventaires sur les espèces et leurs habitats ne sont pas assez récentes et précises, notamment sur les zones sensibles, et leur fréquence devrait être connue. Il n'est pas possible alors de se rendre compte de l'impact du projet sur la riche biodiversité des sites concernés.De plus les études parlent de larges catégories d'espèces qui n'ont souvent pas les mêmes habitats ni les mêmes modes alimentaires ni les mêmes déplacements.Il est pourtant essentiel que les espèces protégées soient étudiées une par une afin de connaitre les conséquences sur chacune des bouleversements de leurs zones de vie.De la même façon, les aménagements proposés (cheminements, couloirs de passage, haies) ne sont pas étudiés en fonction des spécificités des différentes espèces. On ne peut donc pas apprécier leur pertinence et leur adéquation aux besoins de chacune des espèces. Les mesures compensatoires n'assurent pas de façon claire et précise le maintien des conditions écologiques nécessaires aux espèces protégées. La dérogation ne peut donc pas être accordée. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# PENSIVY Bernard - Auch

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:37:05
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution au dispositif de participation public
**Contribution :**
Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), situé dans les régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine, s’inscrit dans la continuité de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique (SEA) mise en service en 2017. Il comprend la réalisation de lignes nouvelles sur les axes Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Espagne, ainsi que les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) et au Nord de Toulouse (AFNT), visant à moderniser et renforcer le réseau ferré national.Ce projet structurant répond à des enjeux nationaux et régionaux majeurs en matière de mobilité, d’aménagement du territoire, de transition écologique et de compétitivité économique. Il constitue également une opportunité stratégique pour les territoires ruraux et intermédiaires, dont fait partie la Communauté d’Agglomération Grand Auch Cœur de Gascogne.Considérant l’intérêt de ce projet pour l’avenir de son territoire, la Communauté d’Agglomération Grand Auch Cœur de Gascogne a validé, par délibération du 14 décembre 2021, sa participation financière au Grand Projet du Sud-Ouest, affirmant ainsi son engagement en faveur d’un aménagement équilibré et solidaire du territoire.Dans le cadre de la consultation du public par voie électronique, la Communauté d’Agglomération souhaite exprimer et argumenter sa position autour des enjeux suivants :1/ le développement économique et l’attractivité du territoire ;2/ la réouverture et la modernisation de la ligne ferroviaire Auch–Agen ;3/ le désenclavement du territoire intercommunal ;4/ la transition écologique et le développement de mobilités durables.1. Un projet indispensable au développement économique et à l’attractivité territorialeLes infrastructures de transport constituent un levier majeur de l’aménagement du territoire et un facteur déterminant du développement économique. Elles conditionnent l’accessibilité des territoires, leur capacité à attirer des entreprises, des investisseurs, des talents et des habitants, mais également à maintenir et développer l’emploi local.Consciente de ces enjeux, la Communauté d’Agglomération Grand Auch Cœur de Gascogne s’est engagée dès 2008 dans le financement de grands projets ferroviaires structurants, notamment par sa participation au financement du tronçon central Tours–Bordeaux de la LGV Sud Europe Atlantique (SEA). Cet engagement traduit une volonté politique constante d’inscrire le territoire dans les grands réseaux de mobilité nationaux et européens.Le projet de Ligne Nouvelle Sud-Ouest (LNSO) constitue aujourd’hui

une nouvelle étape décisive. En améliorant la desserte ferroviaire du Sud-Ouest, il renforce l'attractivité économique du bassin auscitain et gersois, favorise l'implantation de nouvelles entreprises, soutient le développement du tourisme et facilite les déplacements domicile-travail à l'échelle régionale.Il contribue ainsi à rééquilibrer le développement entre métropoles et territoires ruraux, en permettant à ces derniers de bénéficier de connexions performantes, fiables et compétitives.2. La LNSO comme levier décisif pour la réouverture de la ligne Auch–AgenLa liaison ferroviaire Auch–Agen, voie unique construite en 1955, est inactive depuis 2015. Elle constituait pourtant un axe structurant reliant quatre pôles d'emplois majeurs : Auch, Fleurance, Lectoure et Agen, et assurait une connexion directe au réseau ferré national.À Agen, cette ligne aboutit à la gare actuelle, située à quelques kilomètres de la future gare TGV, avec une liaison inter-gares prévue, favorisant ainsi l'intermodalité et la complémentarité entre lignes classiques et grande vitesse.Le projet de LNSO, par le doublement des voies ferrées et la création de nouvelles infrastructures, permettra de libérer des sillons de circulation sur les lignes existantes et d'en créer de nouveaux sur les voies nouvelles. Cette évolution est indispensable pour :-Accroître l'offre de trains du quotidien (TER) ;-Développer le transport ferroviaire de fret ;-Améliorer la régularité et la fiabilité du service.La réouverture de la ligne Auch–Agen pour le transport de voyageurs et de marchandises ne peut être pleinement envisagée que dans le cadre global de la LNSO, qui en constitue un préalable technique et stratégique. Les intercommunalités concernées se mobilisent collectivement pour répondre à ce besoin structurant, essentiel à la cohésion territoriale et au dynamisme économique local.3. Un désenclavement renforcé et une meilleure accessibilitéLe GPSO vise à désenclaver le grand Sud-Ouest par la création d'une ligne à grande vitesse reliant Bordeaux à Toulouse, puis à Narbonne et Perpignan. Dans ce cadre, deux nouvelles gares TGV seront créées : l'une à Agen et l'autre à Montauban. Ces équipements permettront une réduction significative des temps de parcours :-Paris – Agen : 2h40 ;-Paris – Montauban : 3h ;-Paris – Toulouse : 3h10.Pour le territoire de Grand Auch Cœur de Gascogne, ces nouvelles infrastructures représentent une amélioration majeure de l'accessibilité, facilitant l'accès aux grands pôles métropolitains, universitaires, économiques et administratifs, tout en renforçant l'attractivité résidentielle et touristique.La LNSO constitue ainsi un outil structurant pour rompre l'isolement relatif du territoire, améliorer sa lisibilité et renforcer son intégration dans les dynamiques régionales et nationales.4. Une alternative écologique et durable pour les mobilitésLa LNSO s'inscrit pleinement dans les objectifs de transition écologique et de décarbonation des mobilités. Le développement du transport ferroviaire constitue une alternative crédible et performante au transport aérien et routier sur les longues et moyennes distances.Le projet permettra un report modal significatif de l'avion vers le train, contribuant ainsi à une réduction notable des émissions de gaz à effet de serre, de la consommation énergétique et de la pollution atmosphérique.Par ailleurs, la réouverture de la ligne Auch–Agen favorisera le développement de solutions de mobilités multimodales décarbonées, adaptées aux besoins du quotidien, et renforcera l'usage du train pour les déplacements domicile-travail, scolaires et professionnels.Cette dynamique s'inscrit en cohérence avec les politiques locales et nationales en faveur des mobilités durables et du respect des engagements climatiques.***Par la présente contribution, la Communauté d'Agglomération Grand Auch Cœur de Gascogne réaffirme son soutien au projet de Ligne Nouvelle Sud-Ouest, qu'elle considère comme un projet stratégique majeur pour le développement, le désenclavement et la transition écologique de son territoire.Elle souligne l'importance de garantir la prise en compte effective des territoires intermédiaires et ruraux dans la conception et la mise en œuvre du projet, ainsi que la nécessité d'accompagner concrètement la réouverture de la ligne Auch–Agen, maillon essentiel de la cohésion territoriale.À travers cette contribution, la Communauté d'Agglomération souhaite participer activement au débat public et réaffirmer son engagement en faveur d'un projet ferroviaire ambitieux, équilibré et durable, au service des habitants et du développement harmonieux du Sud-Ouest.

**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Ombeline  - Prayssac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:37:44
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
Bonjour,J'ai passé toute ma courte vie en Occitanie. Je l'ai arpentée dans toutes les directions. Et j'ai appris à en aimer chaque petit coin de nature, a m'émerveiller devant les gorges du Lot, la vallée du Célé, les Pyrénées qui viennent plonger leurs pieds dans la mer Méditerranée, ou bien encore ses causes, ses collines, ses marais aussi. Je sais que ma contribution ne vaut pas grand chose, mais ces écosystèmes français j'ai appris à les aimer et je veux les protéger, parce que ça commence chez nous, au pas de notre porte. Je ne veux pas d'un énième ravage, d'un énième fait-divers. Parce que c'est ma région et que mes voisins, mes amis, mes grands-parents en sont issus et que eux savent la valeur de chaque espèce dans un équilibre qui est aussi vulnérable que beau. Peut-être est il utile de dire que nous en faisons partis de cet équilibre. Et que peut m'importe de devoir perdre une heure de mon temps en trajet de train. Bien cordialement.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Valrie Bican

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:42:28
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Enquête publique LGV Bordeaux-Toulouse : CONTRE
**Contribution :**
Madame, Monsieur,Je vous informe par la présente que je suis opposée à la construction et à l'exploitation de cette nouvelle ligne SNCF, inutile et nuisible au département, aux communes, à la bio diversité, à l'éco système de la vallée du Ciron notamment, forêts, zones humides et j'en passe.Je suis sidérée par tous les non-sens, les mensonges et contrevérités qui accompagnent le passage en force des décideurs sur cette LGV.En 2025, tous les événements -incendies en Gironde et ailleurs, sécheresses, disparition des espèces et autres conséquences du changement climatique- nécessitent plus que jamais la protection de la nature.Ce projet ancien qui n'a jamais été avalisé (Ce projet a été déclaré d'utilité publique en 2015 alors que l'enquête d'utilité publique de 2014 avait émis un avis défavorable) est un gouffre financier dépassé et criminel.Les lignes existent (TGV Bordeaux-Marseille via Toulouse) et doivent être entretenues, le réseau doit être modernisé et à cela, nos impôts sont déjà attribués.Les déplacements de travail et plus particulièrement les réunions physiques, à l'ère du numérique n'ont plus lieu d'être : la Visio conférence est là pour ça ! Le confinement de 2020 en a été la démonstration lumineuse.Le véhicule électrique peut et prendra le relais !Liste non exhaustive : les faits et les arguments qui justifient mon opposition sont aussi nombreux que réalistes.Je vous remercie de bien noter : JE SUIS CONTRE !Cordialement,VB
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# PEUROIS Thierry - Bazas

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:45:46
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Remarques sur les faiblesses du projet LGV sud ouest entre Bordeaux et Toulouse
**Contribution :**
Chers compatriotes,En tant qu'agriculteur certifié Agriculture Biologique, résidant à Bazascitoyen de la République Françaisesoucieux des équilibres budgétaires de la Nationpère de 3 enfants attaché à

la préservation de la biodiversité et à une limitation drastique des émissions de CO2militant pour une développement local et participatifAprès une lecture rapide mais néanmoins détaillée et approfondie de la demande d'autorisation environnemental de la SNCF pour la première phase du GPSO ainsi que des conclusions du Conseil National de la Protection de la Nature, de la Commission Locale de l'Eau du SAGE Ciron et de l'Autorité Environnemental il apparaît que cette étude sous estime grandement les impacts environnementaux (dans leurs dimensions négatives) et que la démarche d'étude laisse à désirer.Je citerais entre autres :l'insuffisance des inventaires de la faune et de la flore et de ce fait l'impossible évaluation de l'impact environnementalla quasi absence de mesures alternativesla mauvaise évaluation des questions relatives aux perturbations hydrologiquesPour ces raisons, chers compatriotes, vous voudrez bien considérer que la demande d'autorisation ne peut être que rejeter.Cordialement,Thierry PEUROIS
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.
**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:50:32
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Nouvelle ligne Bordeaux - Toulouse
**Contribution :**
Ce projet a été promis et attendu depuis longtemps ; il est temps de le réaliser ; le Sud Ouet mérite une infrastruture moderne , durable et a la hauteur de son dynamisme
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Joseph - Saint-Vincent-de-Paul

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:50:33
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation de la pertinence de cette ligne LGV
**Contribution :**
Je n'en peux plus de ce genre de projets absurdes. Avec 20 milliards, il y aurait des dizaines de petites lignes à revitaliser en électrique pour verdir nos déplacements ! Au lieu de ça, c'est à nouveau un giga projet ultra couteux pour des bénéfices inexistants du point de vue de l'intérêt général, qui gave d'argent public prélevé avec nos impots des entreprises privées pour bétonner toujours plus d'espaces naturels. Il avance dans l'opacité et l'arbitraire, avec une pseudo consultation d'un mois dont on sait bien qu'elle sera piétinée par le rapporteur parce que le préfet, le ministre et ses potes hommes d'affaires se seront entendus dans notre dos, en réprimant la mobilisation de toute les forces vives citoyennes du territoire qui y sont unanimement opposées. Vous connaissez ERC ? Le projet dans son ensemble est totalement évitable en modernisant la ligne existante (ou juste en interrogeant notre modèle d'aménagement ultra polarisé par les métropoles). Les mesures de réduction de son impact, présentées dans une étude de piètre qualité malgré sa taille ridicule (34 000 pages), aggravent la plupart du temps les dommages qu'elles prétendent limiter. Quant à la compensation, outre à nouveau l'insuffisance crasse de l'étude (quelques espèces seulement considérées, de nombreux habitats tout simplement ignorés ...), il est de notoriété publique qu'elle ne compense rien du tout : le consensus scientifique est large sur l'imposture de cette démarche. Tout ça alors que tous les avis indépendants (OFB, CLE, MRAE, CBNSA, PNRLG, SYSSO ...) l'expriment mieux que moi.A bas les grands projets inutiles, vive le ferroviaire ambitieux et écologique !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jean-pierre - Cudos

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:50:42
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je ne suis pas d'accord- Je refuse

**Contribution :**
Destruction de l'environement. Flore-Faune etc....Le Coût - Nous avons été fortement impactés par l'autoroute A.65 ; Cà suffit. Marre du bruit;!Cà veut dire quoi ma contribution.? NON - NON - NON..... Mde
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Réglat Clément - Noaillan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:51:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Projet de ligne grand vitesse
**Contribution :**
Le milieux traversé par ce projet sont irremplaçable, aucune compensation ne pourra permettre de compenser les pertes de ces écosystème. L'urgence climatique est une réalité, il fait arrêter de sacrifier l'environnement pour des projets non rentable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marion - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:57:04
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV Civrac
**Contribution :**
J'exprime mon opposition au passage de la LGV à seulement 700 mètre de mon habitation à Civrac.En plus des impacts environnementaux inimaginable, les nuisances sonores, vibratoires seront largement au dessus des seuils admissibles. Les riverains de Ayguemorte les Graves en font déjà les frais.Je demande une modification du tracé ou annulation du projet qui constitue une atteinte disproportionné au cadre de vie, à l'environnement et à la santé des habitants de Civrac.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marquis Aude - Pin-Balma

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:57:05
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Une incohérence écologique majeure
**Contribution :**
Dans un contexte d'urgence climatique et face à la nécessité évidente de sobriété à tous les niveaux, détruire un espace de patrimoine naturel et de biodiversité remarquable et irremplaçable pour gagner du temps de trajet avec des trains plus rapides est totalement incohérent.Combien de temps encore allons-nous rester dans un tel déni des enjeux écologiques actuels ??Ce mépris désormais généralisé pour la parole scientifique est une dérive effrayante dont nous paierons collectivement le prix.Après destruction, les habitats comme ceux du Ciron ne peuvent ni être recréés ni compensés : la seule solution efficace est d'éviter l'impact.?De plus, les infrastructures linéaires fragmentent les milieux et isolent les espèces, ce qui accélère l'effondrement des écosystèmes.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Claude - Layrac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 16:59:06
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Commune de LAYRAC

**Contribution :**
GPSO, Contribution environnementale, Lot et Garonne, commune de LAYRAC.La vallée naturelle de la Garonne, très fertile et très cultivée, relativement étroite, entre la chute des « Coteaux de Gascogne » au sud-ouest et les collines du « Pays de serres » au nord-est, a déjà subi des blessures irréversibles au cours des derniers siècles, successivement par le creusement du Canal latéral à la Garonne entre Bordeaux et Toulouse, devenu inutile par la construction du Chemin de fer quelques années plus tard, lui-même concurrencé par la construction de la RN 113, elle-même abandonnée au profit de la construction de l'autoroute A62, soit déjà quatre axes de circulation entre les deux régions.Et l'on voudrait encore nous imposer, à nous pauvres indigènes de la vallée, une nouvelle cicatrice, la LGV, pour relier ces deux grandes métropoles dont les habitants se détestent cordialement et évitent de se fréquenter.D'autant plus que le projet GPSO n'est pas le plus court chemin entre ces deux métropoles, il y a 60 km de plus par rapport à la ligne SNCF actuelle, ce n'est pas une bagatelle. Si vous lâchez un âne à Toulouse et que vous lui demandez de se rendre à Bordeaux, il ne passera certainement pas par Captieux dans le département des Landes. Il suivra le chemin le plus court, c'est-à-dire la ligne de chemin de fer existante, construite par nos anciens, biens plus logiques et intelligents que nous et qui peut être modernisée pour 4 fois moins cher que le projet GPSO . De même, si vous demandez à ce même animal d'aller depuis la ville rose, jusqu' à la capitale, il ne passera pas par Bordeaux mais il empruntera la ligne POLT (Paris, Orléans, Limoge, Toulouse) la plus courte, c'est très logique ces bêtes là !En ce qui concerne la vallée de LAYRAC, entre le fleuve Garonne et la rivière Gers son affluant, très endommagée par la construction de l'autoroute et le creusement des gravières nécessaires à l'extraction des granulas, indispensables à ces grands travaux destinés à aller toujours plus vite, elle a été peut à peut recolonisée par la faune sauvage, grands et petits animaux, oiseaux, reptiles et batraciens, cisticoles des joncs, grenouilles agiles, tritons marbrés etcétéra cohabitent harmonieusement ou pas d'ailleurs avec les agriculteurs restés sur place. Et vous voudriez détruire encore une fois cette belle harmonie naturelle, pour un grand projet inutile et ruineux, de certainement plus de 20 milliards d'euros alors que la France est déjà endettée à ce jour de 670 milliards d'euros.Le premier tracé LGV ne passait d'ailleurs pas aussi prêt de LAYRAC et ne nécessitait pas de déplacer l'autoroute, il franchissait deux fois la Garonne dans sa courbe à 90°, plus au nord, dans une zone inhabité inondable et coutait 100 millions de moins, à la charge de l'Agglo d'AGEN. Comment ce fait-il qu'on se retrouve dans la plaine de LAYRAC avec ce monstre qui va nous rouler dessus ? Il y a certainement des gens très influents, capables de déplacer un tel projet, quel qu'en soit le coût. En outre, pour que le gain de temps soit réel entre Toulouse et Paris, les TGV ne feront pas omnibus et ne s'arrêteront plus dans les gares « betteraves » intermédiaires telles que BRAX pour AGEN et au sud de MONTAUBAN. Malheureusement les Lot-et-Garonnais n'en sont pas conscients, ils n'auront que les nuisances et le prix à payer par la nouvelle taxe d'aménagement sans en avoir les avantages. Ils pourront toujours saluer, avec le drapeau occitan, les toulousains pressés qui nous rouleront dessus à Très Grande Vitesse.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Baffault Thomas - Langon

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:00:29
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je m'oppose au projet de ligne à grande vitesse
**Contribution :**
Les écosystèmes menacés par ce chantier, nous fournissent de l'air pur de l'eau potable et de la nourriture. Trois besoins vitaux pour l'être humain. Je ne suis pas prêt à abandonner des besoins vitaux pour des besoins futiles comme voyager vite. Cela ne concerne pas seulement ma survie, mais aussi la vôtre et celle de ceux qui vous sont chers. Cessez la destruction de l'environnement et

protégez ce qui peut encore l'être. Ne vous voilez pas la face et prennez pleine conscience des dégâts irrémédiable que ce projet engendrerait
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Celine - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:00:45
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Stop aux impacts écologiques irréversibles
**Contribution :**
Bonjour Il me semble important d'arrêter de détruire le patrimoine naturel pour permettre d'être un peu plus rapide. Ce patrimoine n'a pas de.prix et aucune compensation permettra de retrouver ce que vous aurez détruit. Il me semble plus judicieux de mettre de l'argent dans la réhabilitation des lignes deja existantes et vieillissante entre les villes pour faciliter les transports ferres par rapport aux voitures.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Thomas - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:06:45
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Refus de la lgv
**Contribution :**
La LGV va passer à côté de Civrac, un petit village où on avait trouvé la tranquillité, et tout va changer avec des bruits de train. Et les taxes que l'on va payer alors que l'on a rien demandé.Je refuse et je suis contre.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

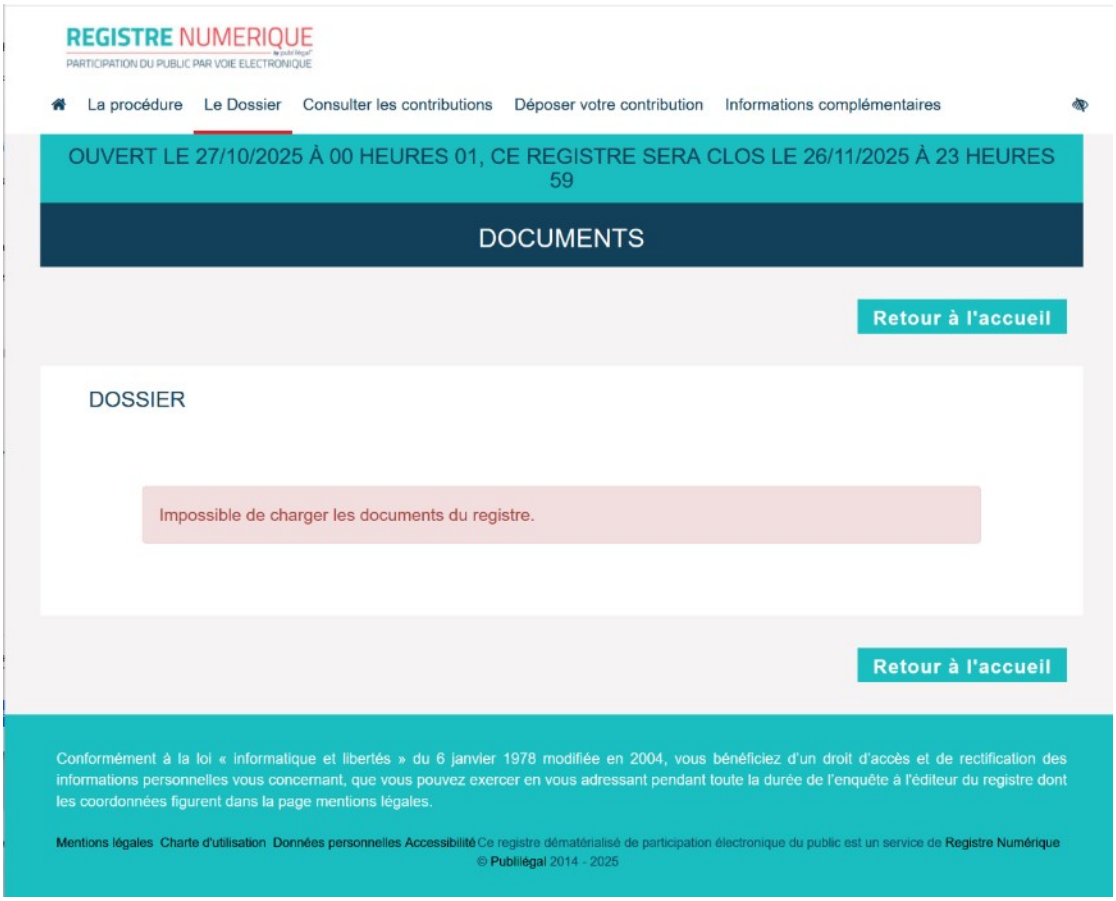
# Annie - Parempuyre

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:08:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Cette consultation est doublement contestable: parce qu'elle n'a lieu que par voie électronique ce qui exclut beaucoup de nos concitoyens et parce que la demande d'autorisation environnementale est faite alors que toutes les études d'impact n'ont pas été réalisées.Quant au projet, il est totalement irresponsable, il est bien plus urgent de préserver la biodiversité et de ne pas ajouter aux causes du réchauffement climatique, que de gagner quelques minutes sur le trajet Bordeaux Toulouse. Les financements seraient bien mieux utilisés pour entretenir les lignes existantes.On doit cesser de détruire des mileux naturels irremplaçables et de perturber des activités humaines pour un modèle économique qui nous a déjà envoyé dans le mur.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Philippe - Lerm-et-Musset

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:09:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Dossiers inaccessibles sur le site.
**Contribution :**

Cela fait plusieurs fois que je cherche à consulter un dossier sur le site cet après-midi mais la page dossier est inaccessible.Avec un dossier papier, ça n'arriverait pas...Bravo la PPVE  bientôt devenue la NPPVE (Non participation par Voie Électronique)
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (Capture d'écran 2025-11-25 170457.png)




# Bernard MATHET

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:11:14
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** je suis totalement favorable à la mise en euvre de cette ligne absolument indispensable
**Contribution :**
Envoyé depuis l'application Mail Orange
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Hélène  - Saint-Michel-de-Rieufret

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:11:27
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** NON LGV
**Contribution :**
Non à la destruction massive de notre forêt, à la biodiversité Pas d'argent dans les caisses de l'Etat, vous voulez continuer à creuser la dette de notre pays 20 milliards supplémentaires NON … soyez responsables C'est une honte, une catastrophe économique et environnementale !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marie Adeline - Saint-Caprais-de-Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:12:56
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Defavorable
**Contribution :**
Je suis défavorable au tracé actuel de la LGV Bordeaux–Toulouse car il met en danger la vallée du Ciron, un patrimoine naturel exceptionnel. Cette vallée abrite une hêtraie glaciaire rare, des zones humides précieuses et une biodiversité qui mérite d'être protégée.Le projet entraînerait la destruction d'habitats sensibles et la fragmentation des continuités écologiques, alors même que ces milieux jouent un rôle essentiel pour le climat local et les espèces menacées.Je regrette que l'étude d'impact soit incomplète et que les alternatives moins destructrices, notamment la modernisation de la ligne existante, n'aient pas été étudiées sérieusement.Je demande donc une révision du projet, l'analyse d'options respectueuses de l'environnement et la protection durable de la vallée du Ciron.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# basil - Paris

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:16:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Pour qui au juste?
**Contribution :**
Mes parents habitent le Tarn et Garonne et j'étudie à présent à Paris après 3 années d'études à bordeaux et 3 années au lycée à Toulouse. J'utilise donc pas mal le train. Vous demandez aux citoyens concernés de se prononcer sur la legitimité d'artificialiser un millier d'hectares de terres et de détruire presque 2 millions d'arbres pour moderniser les infrastructures d'une region par ailleurs dynamique comme vous le mentionnez. Pourquoi laisseriez vous faire cela ? Toulouse est loin d'etre une ville en déclin, des lignes existent dejà et je ne comprends pas le problème de faire 4 heures de train quand tout le monde a un ordi avec un dossier à boucler, des mails à faire ou un film à regarder! Ils font la même chose au bureau, non ? Je trouve choquant de justifier une dépense d'argent public de plus de 15 milliards d'euros pour faire « gagner un peu de temps » à quelques personnes qui ont choisi de travailler à paris alors qu'ils habitent dans le Sud Ouest ou vice versa. Sans compter que un TGV sur trois seulement va s'arreter à Montauban. Et quid de la liaison bus qui desservira Bruniquel ? des possibilités de monter ou de descendre à Caussade à certaines heures ? de l'attente dans cette nouvelle gare à Bressols au milieu de nulle part où il n'y a rien à faire ? Deux gares à Montauban, cela ne va pas simplifier les correspondances Qu'est ce que les citoyens ordinaires vont gagner la dedans ? Si j'ai bien compris, les gares de Toulouse et de Bordeaux seraient modifiées pour recevoir les TGV en priorité ; elles auront donc moins de disponibilité pour les autres trains. Finalement cette « modernisation comme vous l'appelez » proposerait moins de trains pour les déplacements régionaux( et toujours pas plus à l'heure puisque l'entretien des lignes actuelles n'est pas budgétisé !), une partie des trains lio à Toulouse qui n'iraient plus en centre ville mais qui s'arreteraient à la vache , obligeant à prendre le metro , et à « perdre le temps » que les usagers du TGV « gagneraient » de leur coté. En plus, vu le cout de projet faramineux du projet, il est à prévoir que les TGV ( quand ils s'arreteront) seront à un prix exorbitant. Et vu que le nombre des autres trains aura été revu à la baisse ce sera plus difficile de voyager à un cout raisonnable! Ce qui se profile m'apparait comme une aggravation des conditions de déplacement ferrovier pour la majorité des usagers, à l'exception de ceux qui vont de Toulouse à Bordeaux ou de Toulouse à Paris et qui ONT LES MOYENS de payer le prix fort. Si certains copains toulousains friqués seront satisfaits, les copains de Marmande eux ne le seront surement pas. Est-ce que cette ligne à grande vitesse ne

ressemblerait pas à un projet réservé aux plus fortunés, payé par l'argent de tous ?Et cela, alors que l'état est endetté+++ et qu'il demande des efforts à chacun. Pourquoi ne pas plutôt commencer par améliorer le réseau existant et arrêter de vouloir flatter les gens qui courent après le temps?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Carré Camille - Saint-Palais-sur-Mer

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:17:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Respect du vivant
**Contribution :**
Bien qu'il soit nécessaire de revoir nos modes de déplacement, les rendre moins polluants, cela ne doit pas se faire au prix de notre biodiversité ! Non à la lgv, protégeons nos écosystèmes fragiles.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# TAMARELLE Christian - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:19:41
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Commune de SAINT MEDARD D'EYRANS- avis
**Contribution :**
En tant que maire de Saint Médard d' Eyrans, et au nom de la municipalité, je donne un avis défavorable à cette consultation qui n'est pas compatible à une participation citoyenne globale. En effet, tout à chacun n'a pas forcément accès au numérique et le dossier très technique peut requérir un échange humain au travers de permanences, ce qui n'est pas proposé dans le cadre de la PPVE.Par ailleurs, au vu des impacts forts et avérés sur la biodiversité sur son territoire et au delà, la commune maintient son avis défavorable qui rejoint l'avis négatif du service environnement de la Communauté de Communes de Montesquieu sur ce projet.Le Maire,Christian TAMARELLE
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Alexane - Saint-Sauveur

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:24:38
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV Bordeaux-Toulouse : un projet ruineux, socialement injuste et écologiquement criminel
**Contribution :**
Destruction massive :4 830 hectares de terres naturelles sacrifiées (dont 2 850 hectares de forêts et zones humides), menaçant 197 espèces protégées dans la vallée du Ciron, un écosystème vieilli de 43 000 ans.300 habitations, fermes et même un cimetière rasés pour une ligne qui ne servira qu'à une minorité.Coût social exorbitant :14,3 milliards d'euros (dont 5,7 milliards de fonds publics) pour gagner 20 minutes entre Bordeaux et Toulouse – soit 715 millions d'euros.Des centaines d'expropriations, 8 ans de chantiers polluants (bruit, poussière, camions), et l'explosion des prix de l'immobilier près des gares, chassant les locaux.Les TER risquent d'être abandonnés, laissant les zones rurales encore plus isolées.Urgence climatique ignorée :850 000 tonnes de CO? émises pour la construction (équivalent à 170 000 voitures/an), et 1,4 million de tonnes de CO? stockées dans les forêts détruites – l'équivalent des émissions annuelles de 100 000 Français.Moins de zones humides et de forêts = des étés encore plus chauds (+45°C d'ici 2050 ?) et des pénuries d'eau aggravées.Pour qui ? Un projet rejeté par 90 % des participants aux enquêtes publiques, mais imposé par l'État et la SCNF. Les locaux paient, les promoteurs profitent.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# ANGIOLINI Yoann - Gaillard

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:26:16
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Pour une alternative à la LGV Bordeaux-Toulouse
**Contribution :**
Bonjour,Pensez à une alternative à la LGV Bordeaux-Toulouse.Merci de penser à la Nature et à la Vie qui est là au dehors et avec qui nous PARTAGEONS cet espace, mais qui n'ont pas de voix pour le dire.Merci de penser à la trace qui nous allons laisser.Merci d'agir avec bienveillance, nous ne partirons pas de cette vie avec le porte-feuille en poche.Yoann.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Gallardo-Graham Théo - Carcassonne

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:28:23
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable au projet de LGV
**Contribution :**
Je trouve que ce projet inutile aura un impact important sur la biodiversité du Sud-Ouest. De plus, Bordeaux et Toulouse sont déjà bien reliés et ne nécessitent pas une nouvelle voie ferrée inutile.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Louis - Jatxou

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:33:03
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition formelle au projet
**Contribution :**
Ce grand projet inutile, coûteux et antidémocratique refuse de reconnaître les avis des spécialistes de l’environnement qui ont démontré la nocivité du tajet pour les eaux du Ciron.Je crains en outre que cette nouvelle ligne affecte gravament le vignoble de Sauternes en empêchant le développement de la pourriture noble qui font la spéciv-ficité de ces vins.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Elouan - Saint-Étienne

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:33:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable à la demande d'investigation préalable
**Contribution :**
Bonjour,Je suis défavorable à la demande d'investigation, aux investigations préalable si la demande est acceptée, ainsi qu'à la construction de la ligne nouvelle du sud-ouest.En effet, à quoi bon détruire un écosystème si ce n'est que pour se donner bonne conscience avec la construction d'une ligne de train ? Je l'admet l'utilisation du train est meilleure en général que celle de la voiture. Cependant ce n'est pas une raison pour abîmer l'environnement. Je pense que d'autres solutions peuvent être trouvées.Merci à vous, pour votre lecture ainsi que votre compréhension.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# ROBERT PATRICIA - Laruscade

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:34:03
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution à l'enquête publique concernant le projet de construction de l'usine de ballons dirigeables Flying Whales à Laruscade
**Contribution :**
Je suis contre ce projet. A l'heure où on nous bassine pour les émissions de CO2 il serait temps que nos élites et toutes ces têtes soi-disant bien pensantes, changent leur fusil d'épaule. En ce qui concerne le nord de la Gironde trop de projets hors normes et dérangeant ont vu le jour (A 10), (LGV), zones industrielles, zone d'enfouissements de Lapouyade, prochainement d'autres doivent sortir de terre. Stop !!! Il est temps de cesser la déforestation et le bétonnage de sites fragiles.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Ren

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:34:56
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Enquête publique LNSO
**Contribution :**
Ma famille et moi-même sommes en attente depuis plusieurs années de la réalisation de la ligne TGV reliant Toulouse a Paris. Il n'est pas sain qu'une infime poignée d'activistes d'extreme gauche fasse échec par la violence à la décision de la majorité des citoyens sous des prétextes écologiques qui ne tiennent même pas à la discussion. J'attends que les pouvoirs publics ( Y compris la Région) fassent leur devoir René Cambedouzou Architecte en retraite
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# KOLENC FRANCOISE - Bommes

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:36:05
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Enquête environnementale - Avis défavorable à la demande d'autorisation environnementale
**Contribution :**
Dans la Charente Libre du 24 nov-25 "On n'est pas capable de le financer !" en visite à Confolens, Alain Rousset met un coup de frein à la ligne de train Angoulême-Limoges".J'ai une proposition à faire aux promoteurs du GPSO : il y a près de 20 milliards d'€uros à économiser sur votre projet d'un autre temps, qui va détruire tout un territoire riche en biodiversité qui alimente en eau et en air la région. Nous sommes dans un temps où on ne peut plus se permettre de pomper, de puiser, d'épuiser les ressources naturelles qui sont un bien commun à préserver pour nous-mêmes et les générations à venir -Je rejoins complètement tous les multiples commentaires et arguments qui défendent ce bien commun pour TOUS et pas pour une poignée de spéculateurs financiers - Profondément défavorable à une quelconque autorisation environnementale -Françoise de la Vallée du CIron
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (« 2025-11-24_On n’est pas capable de le financer »... Angoulême-Limoges - Charente Libre.fr.pdf)
Document : << 2025-11-24_On n'est pas capable de le financer >>... Angoulême-Limoges - Charente Libre.fr.pdf, page 1 sur 7

# « ON N'EST PAS CAPABLE DE LE FINANCER » : EN VISITE À CONFOLENS, ALAIN ROUSSET MET UN COUP DE FREIN À LA LIGNE DE TRAIN ANGOULÊME-LIMOGES



*Alain Rousset, président de la Région, était à l'inauguration des halles de Confolens ce lundi 24 novembre, il en a profité pour visiter le territoire de Charente limousine.*
*Julie Desbois*

**Par Alexandre Coucaud - a.coucaud@charentelibre.fr, publié le 24 novembre 2025 à 20h19, modifié à20h41.** 40

**Entre inauguration des halles de Confolens et diagnostic territorial, le président de la Région Nouvelle-Aquitaine Alain Rousset est venu prendre le pouls économique de la Charente limousine. Il s'est montré pessimiste sur la réouverture de la ligne de train entre Angoulême et Limoges.**

Venu à l'occasion de l'inauguration des halles de Confolens, le président de la région Nouvelle-Aquitaine Alain Rousset en a profité pour prendre le pouls économique de la Charente limousine et dresser l'avenir des entreprises en ruralité par le biais d'une conférence donnée à Étagnac, en évoquant plusieurs sujets dont les mobilités.
Largement évoqué sur le territoire de la Charente limousine, le transport ferroviaire...
**Il vous reste 90% de cet article à lire**
Lisez la suite de l'article en vous abonnant à Charente Libre
Découvrez nos offres à partir de 1€ le premier mois
J'en profite
Déjà abonné ? Identifiez-vous.

## À CONSULTER AUSSI

Sponsorisé
**Combien coûte un monte-escalier ? Comparez les prix ici.**
annonce, Portail de Comparaison

Sponsorisé

**Nouvelle DS N°4**

annonce, DS Automobiles



**Slow sex : les Français adorent, c'est la tendance du moment**

Charente Libre



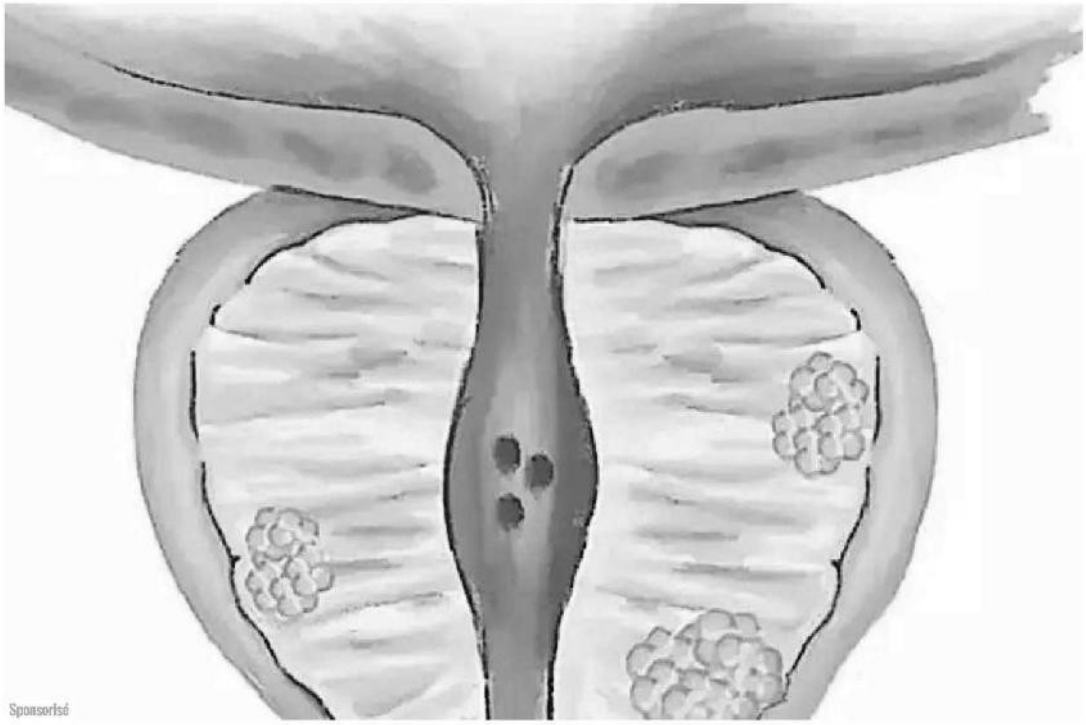
**Cancer du pancréas : les signes précoces que vous ne devez pas ignorer**

Charente Libre




**Routine pour aider votre foie et fondre du ventre (essayez ce soir)**

annonce, Hepaliv



Sponsorisé

**Prostate gonflée après 50 ans ? Un expert supplie les Français de faire ce geste chaque matin**

annonce, Santé Actuelle

Sponsorisé
**Modèles robustes en matières douillettes, du classique au casual. Découvrez la collection.**
annonce, Velasca
LES SUJETS ASSOCIÉS
Confolens Charente Limousine Angoulême Étagnac Exideuil Charente Haute-Vienne Région Aquitaine

# Penaud Nadine - Uzeste

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:37:49
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable au projet GPSO - secteur Ciron

**Contribution :**
Je souhaite émettre un avis défavorable au projet GPSO particulièrement en ce qui concerne la vallée du Ciron et aussi sur l'aspect économique de ce projet .La vallée du Ciron :Cet écosystème unique doit être défendu car le Ciron est un bien commun vivant qui doit être protégé par nous, pour nous et les générations futures. Un nouvelle association vient d'être créer Ciron Bien Commun pour défendre ce site remarquable en lui donnant des droits. C'est une réserve naturelle (zones humides propices à la biodiversité, forêt, animaux ) d'une grande beauté, le sang de notre territoire.L'aspect économique de ce projet :C'est juste un aberration économique. 18 milliards pour construire une ligne grande vitesse qui ne servira qu'à une poignée de nantis en passant sous le nez sans s'arrêter de milliers de personnes qui auront payé un impôt foncier supplémentaire alors que leur territoire aura été détruit.....pour gagner 36 minute de temps.C'est profondément injuste.De plus, il existe bien une alternative à 4 milliardsCelle de rénover les lignes existantes, de les moderniser. Donc ce projet territorial créerait de l'emploi dans le cadre d'un vrai service public dont le résultat serait utile à tous : un véritable cercle vertueux économique vraiment plus rentable.C'est pourquoi je suis fermement opposée au projet grande vitesse GPSO et bien entendu à toute demande d'autorisation environnementale insuffisante et mal réalisée.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Stéphanie BRUNET - Val de Louyre et Caudeau

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:41:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation du projet GPSO au regard des impacts environnementaux
**Contribution :**
Je suis très attachée à cette région qui n'est pas un simple paysage mais un bien commun essentiel aux générations futures. Ses forêts et ses rivières doivent être absolument protégées. Je suis donc choquée par ce projet SNCF et le conteste vivement pour les raisons suivantes :- la vallée du Ciron est un écosystème unique, notamment sa hêtraie et ses zones humides qui protègent des espèces rares. La moindre altération du microclimat déstabiliserait tout l'équilibre écologique, et engendrerait une perte irréversible.- perdre cette vallée, surnommée "Lascaux de la biodiversité", reviendrait à perdre un des derniers sanctuaires naturels du Sud-Ouest.- le projet traverse un territoire sensible alors qu'une ligne existante pourrait être modernisée pour quatre fois moins cher, cela serait plus logique et moins destructeur. Une décision aussi lourde devrait s'appuyer sur une étude d'alternatives complète : ce n'est pas le cas.- aucune comparaison n'a été faire. Je ne comprends pas qu'on engage 18 milliards alors qu'une alternative à 4 milliards existe déjà.- l'étude d'impact est insuffisante et mal réalisée : les inventaires sont incomplets (dates, durées, conditions de prospection inconnues), les cartographies imprécises ou absentes, et les impacts cumulés n'ont pas été étudiés, notamment les contradictions relevées par l'OFB, - ce projet viole des droits fondamentaux. Par exemple la consultation est beaucoup trop courte (un mois pour plus de 34000 pages !!) et inaccessible pour beaucoup de citoyens (par exemple : procédure 100°/° en ligne, mas grand mère ne pourrait jamais la remplir).- tous les avis rendus par les autorités indépendantes sont défavorables ou très critiques : OFB (Office Français de la Biodiversité), CLE (Commission Locale de l'Eau), MRAE (Mission Régionale d'Autorité Environnementale), CBNSA (Conservatoire Botanique National Sud-Atlantique), PNRLG (Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne), SYSSO (Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest). Ces avis convergent tous : état initial incomplet, absence d'évitement, insuffisance de réduction, compensations impossibles à évaluer et dette écologique non calculée. Autrement dit : la séquence éviter–réduire–compenser n'est pas respectée.Les études sur l'état initial de la vallée sont incomplètes : par exemple : La méthodologie utilisée conduit à sous-évaluer les zones humides, ce qui faussetout le reste de l'analyse (au moins 29 ha), Plusieurs espèces protégées sont reconnues comme présentes, mais sans étude sérieuse permettant de

mesurer les impacts (la cistude, ou la salamandre par exemple). De même  les inventaires forestiers sont trop partiels pour servir de base à une évaluation fiable. En effet, les expertises ont été menées sur des périmètres différents, ce qui rend impossible une vision d'ensemble du site. Les inventaires et expertises sont à revoir, les naturalistes locaux n'ont pas été consultés.- cette histoire d'"évitement" est une vaste farce :  42 ha évités sur plus de 1 000 ha détruits : c'est absolument dérisoire ! Les zones humides ne sont presque pas évitées.  Les mesures d'évitement sont uniquement temporaires et ne garantissent aucune protection durable. Les cartes sont illisibles et ne permettent pas de vérifier ce qui est réellement évité. L'évitement est incohérent : certaines zones sensibles disparaissent complètement du tracé sans justification.- les mesures de "réduction" sont peu crédibles et leur efficacité n'est pas démontrée. Pour certaines, en réalité, elles vont même créer de nouveaux impacts. - plusieurs actions présentées comme "réductrices" aggraveront en réalité les atteintes aux milieux fragiles.  Les mesures de sauvetage manquent de précision et ne prévoient pas la présence d'un écologue en permanence sur site. Les travaux prévus sur les berges et la ripisylve risquent fort d'endommager davantage les habitats sensibles. Rien n'est prévu pour limiter l'érosion, le ruissellement ou les pollutions lors des périodes critiques. Le dossier n'anticipe pas les impacts microclimatiques liés au défrichement massif, pourtant déterminants pour la vallée.- les incidences résiduelles et la dette écologique sont impossible à évaluer :  Aucune carte ne montre clairement les impacts résiduels. La méthode de calcul de la dette écologique n'est pas fournie. Les ratios sont donnés sans justification scientifique. L'absence totale de calculs rend la dette écologique invérifiable. Et surtout : les fonctions écologiques détruites (zones humides, continuités, microclimats) ne sont même pas prises en compte.- les compensations sont totalement insuffisantes. Les délais annoncés (10 à 30 ans) sont irréalistes pour retrouver des milieux fonctionnels. La stratégie ignore la fragmentation écologique, pourtant l'un des impacts majeurs du projet.Je demande donc  une révision complète du projet fondée sur une étude environnementale sérieuse et que des mesures soient prises pour protéger la vallée. La consultation devrait également être prolongée..
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# MPIERRE - Saucats

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:42:32
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable à ce projet
**Contribution :**
Je suis contre ce projet qui détruira un écosystème unique, alors qu'une ligne de train existe déjà! Utilisons et améliorons ce qui existe!Toutes ces destructions irrémédiables pour gagner quelques minutes de trajet: c'est du n'importe quoi!Les compensations réelles n'existent pas!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Berthault  Véronique - Talence

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:46:19
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je suis défavorable au projet
**Contribution :**
J'apprécie beaucoup la vallée du Ciron. Le tracé de la LGV détruirait une partie de cette zone humide fragile et détruirait tout un écosystème. Je pense qu'il serait bien mieux de rénover la ligne actuelle. L'impact humain et écologique serait beaucoup moins important. A l'heure du réchauffement climatique et de la préservation de la biodiversité, ce projet fait exactement le contraire de ce qu'on devrait faire.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Luc - Paussac-et-Saint-Vivien

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:46:21
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet
**Contribution :**
Consultation illégale
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Thomas FINIDORI

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:46:46
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Retour participation enquête LGV
**Contribution :**
Je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse. Ce projet est vital pour le développement et l'attractivité du Sud-Ouest. Il renforcera les échanges économiques, facilitera les déplacements du quotidien et dynamisera nos territoires.Cordialement.Sylvie Finidori
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# MEILHAN-BORDES Bruno - Lartigue

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:48:18
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** PROJET GPSO DANS LA VALLEE DU CIRON DESTRUCTION MAJEURE ENVIRONNEMENTALE POUR LES GENERATIONS FUTURES
**Contribution :**
Ce territoire dans lequel j'ai passé toute mon enfance, a été source d'émerveillement à la nature, de ressources vitales, lieu de ballades inoubliables auxquelles mes enfants n'auront pas droit.la diversité biologique est phénoménale, c'est le paradis sur terre ou peut-être les vestiges de l'arche de Noé.sa destruction est inacceptable.La hêtraie dont la présence remonte à plus de 40 000 ans, intacte sera fortement attaquée et un processus de disparition peut être amorcé.D'une manière plus générale, on parle de travaux préparatoires, alors que certains auront pour conséquence, des destructions majeures et défénitives.A ce titre, une nouvelle enquête public aurait dû être prescrite pour cette DAE1.Les travaux préparatoires entraineront une fragmentation écologique des territoires.Sur les fondements du projet, faire rouler les trains à 300 km/h, cette demande est aujourd'hui abandonné par l'Europe qui préconise que les grandes capitales soient reliées par des trains roulant à 200 km/h, et constatant que les projets à très grandes vitesse sont trop long à mettre en place.Ceci induit de grandes inégalité entre les territoires et les états membres.Pour toutes ces raisons, l'avis rendu par l'autorité environnementale doit être négatif.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# VILLEMANDY François - Pompogne

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:49:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne LNSO-LGV
**Contribution :**
je m'oppose à la demande d'autorisation environnementale relative aux investigations préalables à la réalisation de la Ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse. Cette dernière ne prend

pas en compte que les propriétés forestières sont soumis à des plans de gestion (obligatoires), cela implique que l'on ne coupe pas en dehors de ces plans de gestion (+ ou - 4 ans) l'autorisation de défrichement outre le fait qu'elle détruit pour 30 à 50 ans (repousse de arbres) met en péril l'équilibre financier des propriétés, sans savoir si le projet se fera. elle correspond donc à un "passage en force" car le défrichement avant sondage archéologique aura lieu sur tout le linéaire de la ligne (CF: Mr Armand THOMAS - responsable unité foncière et urbanisme GPSO / **********@reseau.sncf.fr). cela signifie que le donneur d'ordre va défricher sur tout le linéaire de la "future" ligne. Rien n'ait dit sur l'expropriation de fait sur ces zones, ni de l'indemnité principale, ni des indemnités accessoires (quid du plan de gestion à refaire, etc.). Il semble donc facile par ce biais de s'approprier le bien d'autrui (pour rappel les propriétaires payent les taxes foncières sur ces terrains). par ailleur ilsrait de bon ton que les société intervenantes avertissent les propriétaire de leur "interventions" et dans quel cadre de manière à éviter des méprises. GPSO et la Région ont fait modifier par l'ARS le périmètre de protection de captage des eaux potables de Casteljaloux (Lagagnan) ce qui permet à la ligne de passer à la limite de la "nouvelle zone de protection" ainsi réduite (autant dire que les décideurs prennent des risques quand à la santé des populations, et plus tard de leur avenir juridique) l'étude de l'aquifère de la zone Avance, Avançot de Pompogne a été financée par le donneur d'ordre (aucune étude d'impact sur l'aquifère de l'Ourbise à ma connaissance). Enfin opposition car l'autorisation de destruction de faunes ou de flores spécifique une fois qu'elle a eu lieu est irréversible. A l'heure ou l'on nous rabâche à longueur de journée "modification climatique", "puit carbone", la destruction de la forêt (et de ses habitats et habitants) GPSO appuyé par certains décideurs locaux (dont on se demande ce qu'ils en tirent) se prépare à détruire des écosystèmes de manière irréversible, à jamais pour le Ciron, et pour une soixantaine d'année pour le reste.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bonnamour Denis - Tonneins

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:50:40
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection de l'environnement versus ligne LGV
**Contribution :**
La protection de l'environnement en général et des zones humides et des zones Natura 2000 en particulier, la préservation de la biodiversité ne se négocient pas, car il en va à terme de notre Qualité de Vie et de celle des futures générations. Les dégâts occasionnés par les travaux et par l'exploitation à venir de cette ligne LGV sont trop délétères au regard des pseudo bénéfices évoqués. Notre civilisation se meure de notre course effrénée contre le temps. Qu'est-ce que 20 mn de gagnée quand on poignarde la biodiversité? Les milliards du projet gagneraient à être dépensés pour protéger voire même sauver notre environnement et sa biodiversité. Aussi je ne suis pas pour donner l'autorisation environnementale à ce projet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Christelle - Saint-Michel-de-Rieufret

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:51:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable à la ligne LGV
**Contribution :**
Il est urgent de préserver nos campagnes, nos animaux, leur environnement, notre climat, ce qu'il reste de notre écosystème. La vallée du Ciron est un havre de paix pour le vivant. Nous ne pouvons continuer à élaborer toutes formes de "rentabilité économique" au détriment de notre avenir et notre bien être. Un peu de bon sens, je vous en supplie !!

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# boyreau luc - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:51:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV
**Contribution :**
Bonjourj'entends émettre un avis TRÈS DÉFAVORABLE à la mise en œuvre de la ligne nouvelle Sud Ouest entre Bordeaux et Toulouse.D'une part il est invraisemblable d'ouvrir une consultation seulement sur un mois uniquement par voie de consultation électronique alors qu'il y a énormément de difficultés pour accéder à un dossier technique de près de 25000 pages.C'est donc une consultation publique illégale et au rabais ne permettant en aucun cas de se prononcer démocratiquement sur le projet envisagé.Il est donc impossible de maintenir un tel délai pour recueillir l'avis du public.Au surplus l'autorité environnementale sur les investigations préalables de la ligne nouvelle Bordeaux Toulouse relève un projet devenu plus que jamais intenable.On y relève notamment une demande de défrichement surdimensionnée et anticipée,un défaut de prise en compte de l'impact réel du projet LGV,la fragmentation des massifs forestiers et en outre la forte perturbation des réseaux de desserte essentiels notamment pour la lutte contre les incendies.En résumé il parait important que soit communiqué à toutes les mairies concernées un dossier papier complet afin que sa consultation permette au public de pouvoir réellement participer à l'enquêteIl convient de souligner une nouvelle fois les lacunes dans la prise en compte de l'impact réel du projet telles qu'elles sont soulignées dans l'avis de l'autorité environnementale du 25 Septembre 2025.Toutes mes salutations  Luc BoyreauPropriétaire forestier à Landiras..
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LABOURDETTE Nathalie - Sauveterre-de-Béarn

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:52:58
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV Bordeaux-Toulouse-Dax
**Contribution :**
Déclaration contre le projet de LGV Bordeaux–Toulouse–DaxLe projet de ligne à grande vitesse Bordeaux–Toulouse–Dax, évalué à **près de 14 milliards d'euros**, apparaît comme une aberration économique et écologique dans le contexte actuel de **déficit budgétaire national**. Alors que l'État cherche à réduire ses dépenses publiques de plus de 40 milliards d'euros, engager une telle somme dans une infrastructure qui ne bénéficiera qu'à une minorité de voyageurs est irresponsable.  1. Inefficacité territorialeContrairement aux arguments avancés par ses promoteurs, la LGV ne contribue pas au **désenclavement des territoires ruraux**. Elle ne dessert que quelques grandes métropoles, laissant de côté les zones périphériques et rurales. Ce dont la France a besoin, c'est d'un **maillage ferroviaire fin**, modernisant les lignes existantes et renforçant les dessertes locales, plutôt que de mégaprojets centralisés.2. Avis scientifiques défavorables- Le **Conseil National de Protection de la Nature (CNPN)** a rendu un **avis défavorable**, dénonçant une étude d'impact « trompeuse », une absence de recherche d'alternatives et des impacts résiduels « vertigineux » sur la biodiversité.  - La **Commission locale de l'eau du SAGE Ciron** a également émis un **avis cinglant défavorable**, jugeant le projet incompatible avec la gestion durable des eaux et dénonçant les risques de pollution et de destruction des milieux aquatiques.  Ces avis convergent pour souligner l'absence de **vision globale des effets du projet**, qui se limite à une approche fragmentée et insuffisante.3. Défrichements et impacts environnementauxLes travaux préparatoires incluent des **fouilles archéologiques et sondages géotechniques nécessitant des défrichements massifs**. L'Autorité

environnementale a jugé l’étude d’impact « incomplète et trop qualitative », incapable de mesurer précisément les conséquences écologiques. On parle de **plus de 4 800 hectares de terres déboisées**, une folie dans un contexte de crise climatique et de perte accélérée de biodiversité.4. ConclusionCe projet est une **erreur stratégique** : - **Économiquement**, il détourne des milliards d’euros des besoins urgents du pays. - **Socialement**, il ignore les territoires ruraux et renforce les inégalités d’accès au transport. - **Scientifiquement**, il est condamné par les instances expertes pour ses impacts environnementaux majeurs et son absence de vision systémique. Il est donc impératif de **suspendre immédiatement ce projet** et de réorienter les investissements vers un **réseau ferroviaire de proximité**, garant d’une mobilité durable, équitable et respectueuse des écosystèmes.Sources : https://www.france24.com/fr/info-en-continu/20250731-lgv-sud-ouest-des-collectivit%C3%A9s-poussent-pour-le-maintien-du-financement-du-projethttps://www.lejournaldesentreprises.com/article/lgv-bordeaux-toulouse-et-bordeaux-dax-les-travaux-avancent-avec-un-financement-toujours-incertain-2122715https://rue89bordeaux.com/2025/08/lgv-bordeaux-toulouse-la-commission-locale-de-leau-du-ciron-emet-un-cinglant-avis-defavorable/https://lermetmusset.fr/wp-content/uploads/2025/10/Avis-CLE-Ciron-n06-2025-DAE1-GPSO.pdfhttps://www.cade-environnement.org/wp-content/uploads/2025/09/Article-SO-Avis-syndicat-du-Ciron.pdfhttps://www.cade-environnement.org/2025/10/16/lgv-du-gpso-enquete-publique-dans-quatre-departements/https://www.parc-landes-de-gascogne.fr/comprendre/nos-actualites/ligne-a-grande-vitesse-bordeaux-toulouse-avis-sur-les-investigations-prealableshttps://www.lejournaldesentreprises.com/breve/lgv-bordeaux-toulouse-dax-letude-dimpact-jugee-incomplete-par-lautorite-environnementale-2127354https://www.lechotouristique.com/article/lgv-bordeaux-toulouse-lautorite-environnementale-juge-incomplete-letude-dimpact-de-la-sncfhttps://www.polytechnique-insights.com/tribunes/energie/lgv-developper-le-train-preserve-t-il-toujours-lenvironnement/

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# François - Langon

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:56:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Favorable, sortez les pelleteuses et les carotteuses !
**Contribution :**
Favorable aux carottages, études archéologique et études de sols. Le chantier doit commencer au plus vite car la majorité silencieuse est favorable au train, à la grande vitesse et à une alternative bas carbone à l'avion pour la liaison Toulouse - Paris et sur la transversale sud.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jean-François - Martignas-sur-Jalle

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:58:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Création ligne tgv, Bordeaux/Toulouse et bordeaux/Dax
**Contribution :**
Ce projet abandonné car trop onéreux, relancé par Jean Casteix, ancien premier ministre et élu du Tarn , qu'il relance dans le cadre d'un fumeux plan de relance.La France, comme tout le monde le sait, plie sous l'opulence, dépenser quelques milliards supplémentaires, n'est pas un soucis.On rase gratis avec les taxes et impôts des français, et évidement en gonflant encore plus les intérêts de la dette !La biodiversité, en fonction des projets, elle sert ou dessert au choix; Dans le cas de la LGV, c'est pas un soucis, la vallée du Ciron des hectares de forêt, aucune importance!! C'est pour rapprocher de quelques minutes Toulouse à notre chère capitale et aussi pour faire tourner la

machine, .Le projet n'est pas validé, les travaux ont déjà commencés et l'état passe en force !!!  c'est normal, pas un soucisLes dés sont comme toujours pipés et les pseudos consultations ne sont que de la communication, ça ressemble fortement au traité de Lisbonne !!!Les français payez vos impôts, vos taxes et fermez là, on s'occupe de reste.Attention un jour ne ressemblera pas aux autres!Non au GPSO
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Véronique - Villandraut

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:59:44
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Compensation environnementale
**Contribution :**
Depuis l'étude initiale sur laquelle repose cette participation nous avons perdu 29 000 hectares de forêts en Gironde dans l'incendie de 2022, avons vu le lancement  de nouveaux projets dévoreurs d'espaces naturels - ligne THT, usine de ballons dirigeables à Laruscade, fermes photovoltaïques – qui requièrent également des mesures de compensation environnementale et connaissons une intensification de la déforestation  pour répondre aux nouveaux usages de la filière bois. Comment peut-on trouver des espaces naturels susceptibles de compenser ceux massacrés par la LNSO et ses travaux sur un territoire aussi impacté ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sandler Marianne - Latresne

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 17:59:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation du projet GPSO au regard des impacts environnementaux
**Contribution :**
Bonjour,La vallée du Ciron est un écosystème unique qu'il est indispensable de protéger. Qu'est ce que nos enfants vont penser quand ils verront que nous avons laissé massacrer les derniers espaces naturels de notre pays ? Il est urgent de préserver les derniers espaces de biodiversité de notre territoire.Cette nouvelle ligne ferroviaire n'est pas indispensable : est ce que Bordeaux a vraiment besoin d'être à une heure de Toulouse ? Dans ce moment de crise financière que notre pays traverse , moderniser la ligne actuelle coûtera beaucoup moins cher. Et je trouve scandaleux de créer un impôt foncier pour les habitants des territoires traversés : non seulement leur environnement va être considérablement dégradé alors qu'ils sont contre ce projet mais en plus ils vont devoir payer pour cela. Les citoyens ne sont pas écoutés et la Nature n'est pas protégée.Par ailleurs, la durée cette consultation est trop courte pour que chacun puisse donner son avis et devrait être prolongée. Il devrait également être possible de donner son avis sans passer par internet car beaucoup de personnes n'y ont pas accès.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

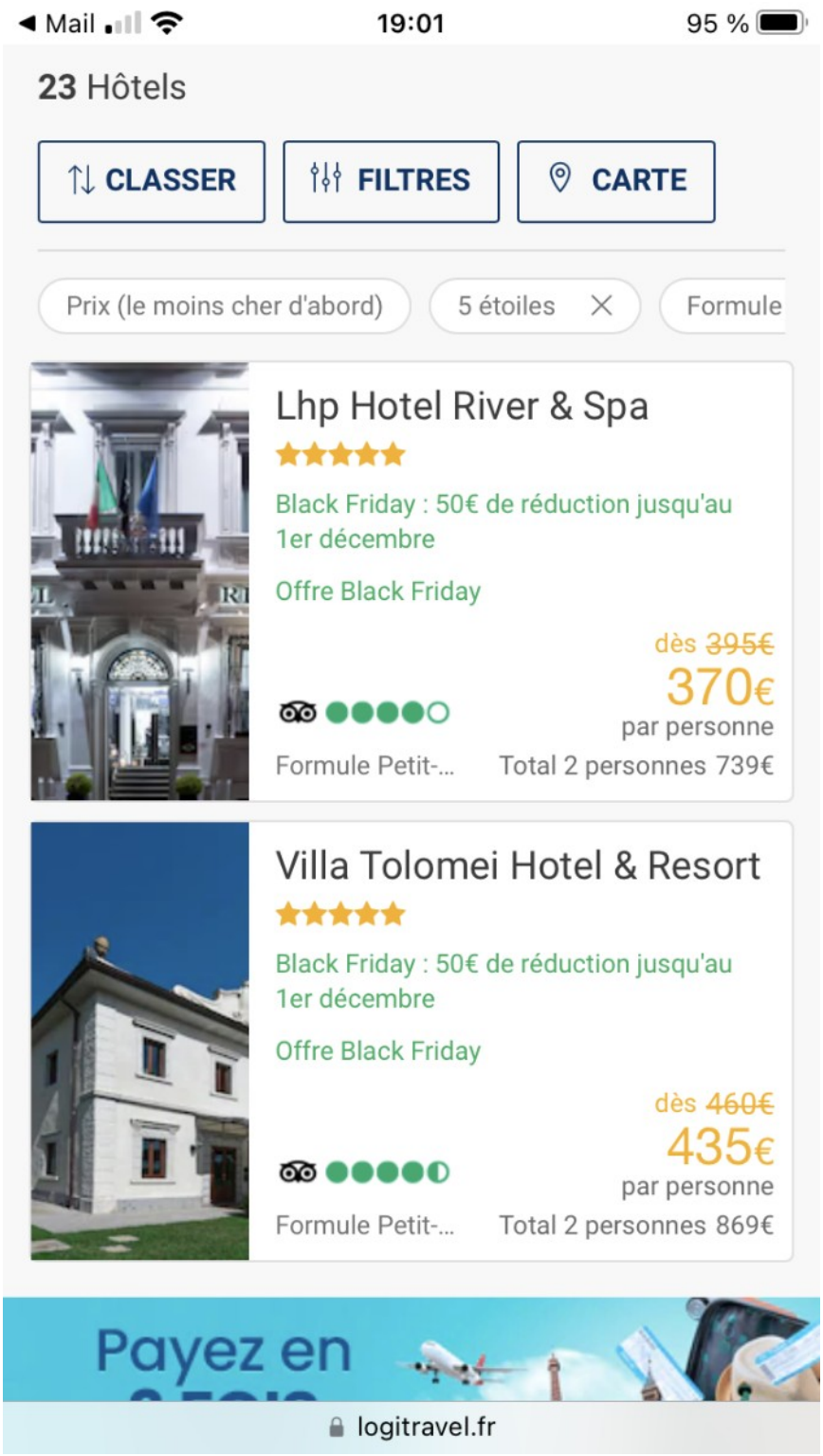
# BICAN Valérie - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:00:29
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je suis contre la construction de la LGV faisant l'objet de cette consultation
**Contribution :**
Je suis contre la construction de la LGV faisant l'objet de cette consultation Pour différentes raisons : son coût financier qui est exponentiel mais aujourd'hui largement et volontairement sous-évalué et

non encore financéIl existe déjà une ligne LGV allant de Bx à Marseille via TOULOUSELe désastre écologique qui pouvait être sous- estimé en 2015 mais qui aujourd'hui est un danger avéré pour les populations.L'absence de clarté et de démocratie dans les décisions, les consultations, les agissements.L'affichage de l'avis d'enquête par exemple : panneau illisible en bord de route, impossible de s'arrêter, dangerosité évidente de la part d'un organisme public.Non respect de l'égalité due aux citoyens : favorisation de la fracture numérique et non accessibilité du dossier aux personnes non équipées ; pas de consultation en mairieNon inclusion à la consultation des contribuables TSE ni des citoyens concernés des landes impactés par le passage de la LGV Non inclusion à la consultation des citoyens impactés par la baisse voire la disparition des lignes locales "concurrentes" de la LGV

**Pièce(s) jointes(s) :**

Télécharger la pièce jointe originale (IMG_9688.png)




# Marion - Talence

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:01:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**

Docteur en Écologie et ayant fait ma thèse sur la vallée du Ciron il me semble tout a fait déraisonnable de maintenir un tel projet qui aura que peu d'impact économique face aux innombrables dégâts (et non conpensemsables) que ce projet va avoir sur les aspects environnementaux et culturels.Face à l'érosion massive de la biodiversité et au caractère exceptionnel et unique de la Hêtraie et de son cortège végétal et animal associés, la perte va être énorme.C'est aberrant qu'un tel projet puisse encore voir le jour étant donné l'A65 déjà sur le territoire.Les scientifiques ont alerté à maintes reprises, ne serait-ce pas le moment d'agir avant qu'il ne soit trop tard ? (Encore ?)Je vous laisse consulter mon mémoire de thèse !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Doux Alain - Nay

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:03:11
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je donne mon avis concernant la ligne nouvelle LGV Toulouse bordeaux dax
**Contribution :**
Madame , Monsieur Je me joins au Conseil National de Protection de la Nature pour donner un avis defavorable à ce projet.Le "saucissonnage " réalisé ne donne pas une vision globale des effets du projet.Les compensations environnementales m'apparaissent insuffisantes et non encore fonctionnelles.Il m'apparait aussi, que les défrichements de forêts seront plus importants que nécessaire . Il m'apparait enfin que de nombreuses zones humides seront impactées, ce qui est tres grave dans la periode de dereglement climatique avec , en particulier , risques de sécheresses .
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Amélie - Lyon

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:03:56
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Il faut arrêter de détruire des zones naturelles
**Contribution :**
Qu'elle qu'en soit les raisons « humaines », on ne peut plus se permettre de détruire des zones naturelles ! Notre génération, avec les connaissances qu elle a, ne peut plus se le permettre ! Il faut travailler à des alternatives désormais non destructrices ou penser à la frugalité !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.
**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:03:59
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Ligne Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Je soutien pleinement lma ligne Bortdeaux Toulouse qui facilitera les échanges économiques dans la région et qui aura un impact écologique en abaissant le transport par voie routière. Donc moins de Co2. Mme Destemberg Colette
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Laroussinie Simon - Roaillan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:09:27
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition à passage LGV vallée du Ciron
**Contribution :**

Pour la préservation de l'environnement.Les nouvelles infrastructures ne sont pas cohérentes avec les valeurs du respect de l'environnement, de la nature, de la biodiversité local.Le rapport benefice/risque ne balance pas en faveur de ces travaux.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Monteil Patrick - Préchac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:10:13
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition motivée au projet GPSO
**Contribution :**
Je suis totalement contre la dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégés, l'autorisation de défrichement et de déboisement, la destruction des haies, les travaux aux abords des monuments historiques contenus dans la présente demande qui vise à la réalisation d'un projet :- énergivore : * dans sa réalisation * dans son fonctionnement- coûteux : à quand une réactualisation sérieuse du coût du projet ?- destructeur : * de milieux sensibles (la vallée du Ciron entre autre) * d'habitat, de valeur de propriété, de cadre de vie pouvant intéresser le tourisme ainsi que de nouveaux habitants (et l'on ose nous parler dans la notice de lecture du dossier d'« attractivité du Sud-Ouest » - les touristes viendront sans doute admirer les ouvrages d'« art » qui défigureront le Ciron et se promener le long des grillages de la ligne ou sur la commune de Bernos-Beaulac et son triangle ferroviaire!!). Qui s'intéresse vraiment à l'impact sociologique sur le devenir des habitants des régions touchées et que devient pour ces populations la méthode Eviter-Réduire-Compenser ? * en morcelant les territoires traversés et avec des gares nouvelles à l'emplacement discutable- inutile : * le projet servira à une minorité d'utilisateurs * le projet asséchera les zones traversées (c'est nous qui seront enclavés!) et accentuera la métropolisation et son cortège de problèmes à gérer (pollution, embouteillage, insécurité, logement) * le projet utilisera des moyens financiers qui n'iront pas à l'amélioration des transports du plus grand nombre au quotidien * le projet fera croire au progrès que constituerait le fait de pouvoir transporter des personnes et des biens d'un bout à l'autre de l'Europe en un temps record, de gagner 20 mn sur Paris-Dax et d'aller vite de Toulouse à Paris en passant par Bordeaux !!- faisant fi d'un fonctionnement véritablement démocratique : * qui a tenu compte des milliers d'avis défavorables contenu dans les enquêtes publiques ? * qui explique aux sondés tous les aspects négatifs du projet dans des sondages où on nous dit qu'une majorité de gens est favorable aux lignes à grande vitesse ? * quelle est la véritable raison du phasage du projet avec arrêt momentané à Dax ? * quelle valeur accorder à la sollicitation du public pour consulter sur un mois et par voix numérique exclusivement un document de 34 430 pages ? (On peut se demander si toutes les rubriques contenues sont vraiment indispensables)Issu d'une famille de cheminots sur deux générations, je regrette que le train soit devenu un facteur de tant de désagréments avec l'arrivée des lignes à grande vitesse et leur grillage autoroutier ! Mais il est vrai que j'ai connu la SNCF quand elle ne craignait pas l'ouverture à la concurrence, quand les voyageurs étaient des usagers et non des clients, quand le prix d'un billet n'était pas soumis aux aléas de la période où on l'achète et quand les trains arrivaient à l'heure ...
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lambert Michel - Villennes-sur-Seine

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:10:38
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** contre
**Contribution :**
Ligne LGV inutile.Modernisation de la ligne actuelle suffisante 0

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lagoutte Julien - Langon

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:14:24
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Demande que soient envisagés d'autres tracés
**Contribution :**
Madame, Monsieur,Ma famille et moi vivons à Langon et mes enfants sont scolarisés à Coimères dans la Vallée du Ciron. Nous avons la chance de vivre dans ce milieu écologique exceptionnel. Je ne suis pas spécialiste de l'aménagement du territoire mais je sais à quel point la Vallée du Ciron est riche, combien les gens qui y vivent et en vivent y sont attachés et qu'il existe des alternatives aux destructions envisagées dont les effets seront irréversibles. Par conséquent, la réalisation de la LGV dans les conditions actuellement prévues n'apparaît ni proportionnée ni même nécessaire. C'est la raison pour laquelle je demande à ce que l'autorisation ne soit pas accordée tant que tous les tracés alternatifs n'auront pas été envisagés, disent-ils être plus onéreux. La préservation de la Vallée du Ciron en vaut le coup et, si la LGV est indispensable, c'est qu'elle, en vaut le coût.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Vougier Stephanie - Châtillon

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:15:51
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** La vallée du Ciron en danger avec la ligne LGV
**Contribution :**
Je demande à ce que soit revu et complétée l'étude d'impact du tracé de la ligne LGV.Les impacts pour les écosystèmes, avec fragilisation de la biodiversité par la destruction des habitats fragiles.Les zones humides sont nécessaires et contribue à la diversité de la flore et la faune.Notre santé et celle des générations futures est dépendante de la préservation de l'écosystème.Voyager oui mais pas a n'importe quel prix et surtout pas au détriment de la vie.Nous sommes capables d'innover et de nous inspirer de la nature, le bio mimétisme peut être une clé.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Annebe - Montberon

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:16:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Les affiches pour cette consultation ont bien dissimulées. Le site est quasiment inaccessible. Le dossier de plus de 34000 pages est impossible et incompatible. Est fait intentionnellement pour nous perdre et passer en force ???? I il n'y a pas de commissaires enquêteurs. * cette consultation est illégale * la dernière enquête public a plus de dix ans, elle est obsolète, quaduc art.123-1-d et non actualisée. * où sont mentionnées les restructurations, routes, voiries, l'impact sur les zones humides, nos forêts, nos campagnes, les nuisances et l'impact de pollution, sonore durant les travaux etc.Pour ma part, ce projet est non justifié et non justifiable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.
**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:17:47
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** réponse à l'enquête sur la LNSO

**Contribution :**
Madame, Monsieur, Au moment où le déficit budgétaire de notre pays dépasse les 170 milliards ?, sans qu'aucune solution sérieuse ne soit proposée par le parlement pour y remédier (voir le spectacle navrant auquel se sont livrés nos parlementaires toutes ces dernières semaines) alors qu'il faudrait envisager des dizaines de milliards de réduction des dépenses, la LNSO me paraît un projet complètement inutile. Je refuse que des milliards ? de dépenses supplémentaires soient engagés pour un gain d'une vingtaine de minutes sur le trajet Bordeaux Hendaye. Sans compter la destruction de milliers d'ha de forêt pour l'emprise de la nouvelle ligne au moment où tous s'accordent à reconnaître le rôle de la forêt dans la lutte contre le dérèglement climatique. Cordialement, Sylvain Pène138 Avenue de la Palombière40150 Hossegor06 07 82 71 **********@wanadoo.fr
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Frédéric - Audenge

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:19:02
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Je suis défavorable à a construction de cette ligne dans le but de préserver la Vallée du Ciron.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.
**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:19:02
**Lieu de dépôt :** Par email
**Contribution :**
Bonjour, pour gagner quelques minutes de trajet il est terrible de défigurer la nature cette alliée si précieuse pour nôtre survie en ces temps de réchauffement climatique.Voilà mon humble avis.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# PINCZON DU SEL Nicolas - Agen

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:20:13
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution à l'évaluation environnement-biodiversité du GPSO
**Contribution :**
Je m'oppose à la construction de la nouvelle ligne LGV Bordeaux-Toulouse. Celle-ci traversera des secteurs que je connais bien, en tant que naturaliste indépendant professionnel et agissant sur ces territoires du plateau Landais oriental, des coteaux de la vallée de la Garonne et de la vallée de la Garonne elle-même depuis environ 20 ans. Ce territoire souffre (écologiquement et socialement) amplement déjà de l'agriculture et de la sylviculture intensive. Les infrastructures ferroviaire et routière sont suffisantes et l'autoroute A62 n'avait déjà absolument pas considéré l'environnement à sa construction en 1978 (le magnifique massif forestier du Mas et de Senestis a été coupé en deux et en plus, sans la moindre considération pour la faune, par exemple = zéro passage faune). Ce projet de LGV n'est pas raisonnable économiquement d'un côté mais il est, là encore, tout à fait destructeur de l'environnement, de NOTRE environnement. C'est à dire de nos lieux de vie!! J'estime que l'étude d'impact est bâclée, inégale, sous-évaluant la qualité des habitats naturels représentés (et de la faune et de la flore qui constituent ces écosystèmes), c'est à dire ceux qui restent encore présents comme les chênaies et les ripisylves, les landes et friches, les milieux humides ou aquatiques, voire des habitats de substitution que peuvent être parfois les zones d'exploitation de granulats (sable, substrat graveleux...) où une faune typique trouve des habitats humides ou steppiques qui sont devenus complétement inexistants ailleurs. Sur ces territoires, la pression d'observation naturaliste est faible, les connaissances sur ces vastes étendues sont modestes et sous-estimées. Les suivis de 2015 ne

suffisent pas ou plus !! Dans l'étude initiale présentée actuellement, le maintien de petites populations viables d'espèces en danger ou vulnérable, et parfois inscrites dans les listes rouges, n'est pas abordé de manière claire et objective ou même pas abordé du tout! Ainsi, je reste vraiment très très inquiet de la dégradation et de la fracturation des populations de reptiles (comme de la sous-espèce de la Vipère aspic - Vipera aspis zinnikeri...), d'amphibiens (comme du Pélobate cultripède - Pelobates cultripes; de la Rainette ibérique - Hyla molleri...) , d'oiseaux (comme le Circaète jean-le-blanc - Circaetus gallicus; le Busard Saint-Martin - Circus cyaneus; le Hibou moyen-duc - Asio otus; l'Effraie des clochers - Tyto alba; la Pie-grièche écorcheur - Lanius collurio; le Pipit rousseline - Anthus campestriset pour ne citer que ces 6 espèces...), de Chiroptères (comme la Noctule commune - Nyctalus noctula; le Murin de Bechstein - Myotis bechsteinii; de la Sérotine commune - Cnephaeus serotinus et pour ne citer que ces 3 espèces...), de cortèges d'insectes (comme le cortège sabulicole des Orthoptères...ou de la très rare présence de l'Oedipode stridulante - Psophus stridulus dans les dépressions humides à Molinie bleue en bordure de piste de sable). Je ne parle que des taxons que je connais et pour des périodes de nidification-reproduction (oiseaux). La zone d'exploitation des carrières de Layrac héberge des espèces rares en nidification comme le Blongios nain - Ixobrychus minutus; ou la Rousserolle turdoïde - Acrocephalus arundinaceus pour ne citer que ces 2 espèces... et, sur ces sites, le cortège avifaunistique des milieux prairiaux de plaine est plutôt très riche puisqu'il héberge des populations d'insectes et de micromammifères convenable ! L'étude d'impact prend-t-elle en compte toutes ces subtiles connaissances ? Absolument pas !!!! Je m'oppose PROFONDEMENT à la construction de la nouvelle ligne LGV Bordeaux-Toulouse. Cet opinion n'est pas égoïste... il n'est pas la réaction apeurée d'un simple passionné des "petites bestioles", d'un opposant systématique au système capitaliste... c'est la simple réaction d'un habitants de la vallée de la Garonne, avec l'espoir que ce territoire sera vivable pour les générations futures, c'est à dire pour des personnes humaines, sociables et sensibles, respectueuses du temps et de la vie! Je vous remercie de votre attention. Nicolas PINCZON (https://www.faune-flore-futur.org)
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Verbeeck Julie - Fargues-sur-Ourbise

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:21:32
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne a grande vitesse
**Contribution :**
Je souhaite exprimer mon opposition au projet LGV reliant Bordeaux à Toulouse, qui est vraiment une abération pour différentes raisons:-Coût très élevé : plusieurs milliards d’euros d’argent public, jugés disproportionnés par rapport aux bénéfices attendus.-Impact environnemental : destruction d’habitats naturels, fragmentation des écosystèmes et artificialisation de milliers d’hectares.-Emissions liées aux travaux: empreinte carbone importante durant les chantiers, parfois supérieure aux gains futurs.-Expropriations: atteinte au cadre de vie, pertes agricoles, inquiétudes pour les propriétaires et exploitants concernés.-Desserte locale limitée: la LGV privilégie les grandes villes au détriment du réseau régional et des petites gares.-Alternative améliorée: modernisation des lignes existantes jugée suffisante pour augmenter vitesse et fréquence.Déjà électrifiée en grande partie, elle aurait un impact environnemental beaucoup plus faible.-Rendement discutable: gains de temps modestes comparés à l'investissement, surtout entre les villes intermédiaires.-Priorités contestées: ces fonds seraient mieux utilisés pour le ferroviaire du quotidien.-Risques de dépassements budgétaires: précédents nombreux dans les grands projets d’infrastructure.-Bénéfices socio-économiques incertains: manque de garantie que la LGV dynamise réellement les territoires traversés.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Venet Chloé - Le Mas-d'Agenais

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:22:38
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet GPSO
**Contribution :**
La vallée du Ciron est l'un des derniers ensembles naturels encore intacts du Sud-Ouest. On y trouve une hêtraie issue de la dernière glaciation, des milieux humides, des forêts galeries et de nombreuses espèces sensibles. Cet espace n'est pas seulement précieux pour son paysage : il constitue un vrai patrimoine commun, au rôle écologique majeur pour les décennies à venir.Plusieurs organismes indépendants – OFB, MRAE, CLE, CBNSA, PNRLG, SYSSO – ont d'ailleurs tous souligné les mêmes problèmes : l'état initial des milieux est incomplet, les impacts sont mal évalués, les mesures d'évitement et de réduction insuffisantes, et les compensations impossibles à vérifier. Autrement dit, la séquence « éviter – réduire – compenser », pourtant obligatoire pour ce genre de projet, n'est pas respectée.Les inventaires présentent de nombreuses lacunes : zones humides sous-évaluées, habitats protégés survolés, données forestières trop partielles, espèces sensibles étudiées de manière imprécise. Les cartes manquent de clarté et les expertises sont menées sur des périmètres différents, rendant l'analyse d'ensemble impossible. Ce manque de rigueur conduit à minimiser l'importance écologique du site. Dans ce contexte, les impacts résiduels ne sont ni cartographiés ni chiffrés, et la dette écologique n'est même pas calculée.Les mesures annoncées pour limiter les dommages sont souvent vagues, parfois même susceptibles de créer de nouveaux impacts, et ne garantissent aucune protection durable. Les continuités écologiques seraient durablement rompues, la vallée fragmentée, et le microclimat de la hêtraie glaciaire – pourtant essentiel à sa survie – profondément modifié. Certaines zones, présentées comme évitées, ne sont pas clairement identifiées, et plusieurs habitats importants ne bénéficient d'aucune compensation.À cela s'ajoute un problème d'équité. Le projet prévoit un financement très lourd, estimé à près de 18 milliards d'euros, ainsi qu'un impôt foncier pesant sur les habitants, y compris ceux dont le territoire serait directement altéré. Cette charge paraît d'autant plus disproportionnée qu'une alternative moins coûteuse et beaucoup moins destructrice existe : la modernisation de la ligne actuelle. Or cette solution, pourtant estimée à quatre fois moins cher, n'a jamais été étudiée sérieusement. L'absence totale de comparaison des variantes fragilise même le projet sur le plan juridique.La consultation publique, limitée à un mois pour un dossier de 34 000 pages et exclusivement en ligne, empêche une vraie participation citoyenne. Beaucoup de personnes n'ont matériellement pas pu accéder à toutes les informations. Une prolongation serait nécessaire pour garantir un débat démocratique.La vallée du Ciron est un ensemble d'habitats étroitement liés. La moindre coupure perturbe toute la chaîne écologique. Protéger ce territoire, c'est préserver un espace unique, un véritable laboratoire naturel pour comprendre l'adaptation au changement climatique. Lui porter atteinte aujourd'hui reviendrait à priver les générations futures d'un héritage écologique irremplaçable.Je soutiens le développement du rail, mais pas sous la forme d'un projet aussi coûteux, mal évalué et destructeur. Il est indispensable de revoir entièrement cette proposition, de protéger intégralement la vallée du Ciron et d'étudier enfin des alternatives crédibles et réellement durables.
**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Heynderickx Arnaud - Fargues-sur-Ourbise

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:24:16
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne a grande vitesse
**Contribution :**

La réalisation de la LGV Bordeaux–Toulouse soulève de nombreuses inquiétudes environnementales. Le projet entraînerait une artificialisation massive des sols, avec la destruction de milliers d'hectares de terres agricoles, de zones naturelles et de corridors écologiques essentiels. Il fragmenterait des habitats sensibles, notamment des zones humides, des forêts et des espaces abritant des espèces protégées, provoquant une perte de biodiversité et l'isolement de certaines populations animales. Les chantiers eux-mêmes généreraient d'importantes nuisances : pollution de l'air et des sols, bruit, déchets, et un trafic intensifié de camions. De plus, l'empreinte carbone initiale serait très élevée en raison des matériaux utilisés, notamment le béton et l'acier, ce qui retarderait de plusieurs décennies l'éventuel bénéfice climatique du projet. Le tracé pourrait aussi modifier l'hydrologie locale, augmenter le risque d'érosion et fragiliser des zones humides déjà vulnérables. Enfin, la LGV favoriserait une dynamique d'urbanisation autour des nouvelles gares, accentuant encore la pression foncière et l'artificialisation, en contradiction avec les objectifs nationaux de sobriété foncière. Au regard de ces impacts, de nombreux acteurs estiment que la modernisation de la ligne existante constituerait une alternative bien moins dommageable pour l'environnement.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Antoine - Anderlecht

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:24:57
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** En route vers le GSPO
**Contribution :**
Nécessaire pour lutter contre le transport polluant qu'est l'aérien et le routier, le GSPO, par ses deux composantes AFSB et LGV Bordeaux-Toulouse me parait une excellente idée.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Alain PECH-GOURG

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:25:29
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Avis pour le projet de la ligne grande vitesse
**Contribution :**
Il est temps d'équilibrer le territoire français avec une ligne ferroviaire digne de ce nom dans le sud ouest de la France.On s'oppose à la A69, et dans cinq ans on dira : si on avait su, on l'aurait construite bien plus tôt.Oui à la ligne à grande vitesse car là aussi on dira :Si on avait su, on l'aurait construite plus tôt.Alain.pech-gourgEnvoyé depuis l'application Mail Orange
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.
**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:26:39
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Réalisation de la nouvelle ligne BORDEAUX-TOULOUSE
**Contribution :**
En favorisant le train , la ligne nouvelle BORDEAUX-TOULOUSE permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'alléger la circulation routière . C'est une écologie de la raison , celle qui conjugue progrès mobilité et respect de l'environnement .
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LAGARDERE JACQUES - Cours-les-Bains

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:30:17
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** avis défavorable
**Contribution :**
les nombreuses infrastructures détruisent des écosystèmes qui ne seront jamais compenses, ni quantitativement, et encore moins qualitativement. Vu la situation économique du pays, ce projet est une aberration.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Alberte - Pindères

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:31:36
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Ce projet va détruire des hectares de forêt puits carbone pour l'être humain. Je suis née à Pindéres et suis en colère de voir mon territoire détruit... Qu'en est il de l'eau enjeu vital pour la population locale avec Le réchauffement climatique .
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Dany - Cérons

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:35:30
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la Ligne LGV Bx a Toulouse
**Contribution :**
Contre cet ouvrage détériorent la forêt , la vie des animaux, les zones humides qui sont très recherché actuellement au vu du réchauffement climatique.Ça va couper la vie communale en 2 comme un mur.Bruyance dans nos campagne tranquille pour gagner une toute petite demi heure de trajet, c'est une 'honte!!!Ne parlons pas du coup financier de ce projet et du sur coup que personne n ose évoqué !!! La région d aquitaine est ruiné de dettes, comment va t elle financer?Pourquoi ne pas rénover et améliorer la ligne déjà existante ?Merci de prendre en compte mes remarques et d y répondre si vous avez un peu de temps a accorder à l humain....
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Christine Cussac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:35:36
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Opposition au projet GPSO
**Contribution :**
La vallée du Ciron représente un bien commun d'une valeur inestimable, comprenant notamment des zones humides très fragiles, abritant des espèces sensibles nombreuses et rares. Il en est de même pour la hêtraie, où s'est développé tout un écosystème exceptionnel, et qui a mis 40 000 ans à se constituer. Il est indiscutable de cet environnement doit être sauvegardé et transmis à nos enfants et petits-enfants en l'état. Le projet de GPSO, par son coût exorbitant et disproportionné (au regard de celui de la modernisation de la ligne existante, trois à quatre fois moins onéreuse) et par l'atteinte irréversible causée à un environnement fragile, parait illogique et injustifié. De plus, il est clair que l'étude d'impacts n'a pas été conduite de façon complète et impartiale â?" de nombreuses contradictions ont été repérées par des organismes dignes de confiance, tels que la CLE et l'OFB - interdisant à tous de développer une vision claire des risques et conséquences potentiels. Par ailleurs, il semble extrêmement difficile, voire impossible, à toutes les personnes concernées

directement ou indirectement par ce projet, de lire et analyser le contenu d'un document comptant environ 34 000 pages, sans parler que toutes n'ont pas un accès facile au numérique. Ainsi un prolongement de la consultation apparait indispensable pour en assurer la légitimité. D'autant que l'état initial comporte des lacunes importantes, avec notamment une sous-évaluation des zones humides qui abritent pourtant des espèces ultra-sensibles. Ceci a pour conséquence directe une proposition d'évitement insatisfaisante qui oublie des zones très sensibles ainsi vouées à disparaitre, zones qui se sont constituées au fil de plusieurs dizaines de milliers d'années. Le train est le moyen de transport collectif à favoriser et à développer, cependant le gain de temps fourni par cette nouvelle ligne ne peut pas justifier la destruction d'une partie de la vallée, de ses rivières et de sa hêtraie, qui seraient endommagées à jamais. Ainsi, je demande que le projet soit reconsidéré, la consultation prolongée et la protection de la vallée vraiment sécurisée.Christine Cussac
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Cheminade Brigitte - Gradignan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:35:53
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Temps de parcours
**Contribution :**
Détruire la nature pour gagner quelques minutes sur un trajet, somme toute, assez court, est ce justifié ?! Quant au financement, pourquoi demander à tous les citoyens résidant à moins d'une heure d'une gare de participer de leurs deniers, alors qu'ils ne profiteront jamais de ces lignes nouvelles...Tout cela n'est vraiment pas sérieux. Les caciques du coin ne laisseront pas un bon souvenir de leur décision.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# William - Villenave-d'Ornon

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:36:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** SObriété
**Contribution :**
Le contexte environnemental, climatique, économique est connu de tous. Cet ancien projet semble totalement déconnecté de la réalité des besoins du territoire. Risque incendies accru, perte définitive d'habitats et d'espèces à fort enjeu de conservation, rupture de continuité écologique, infrastructure linéaire favorisant la propagation d'espèce exotique envahissante, coût faramineux, spéculations d'investissement immobilier dans les communes concernées, artificialisation nette de larges superficies et avec risque d'urbanisation en zone rurale engendrant davantage de destruction d'habitats et espèces, etc...L'autorisation environnementale d'un tel projet mettrait à néant tous les efforts réalisés par les acteurs pour préserver localement la biodiversité. Quid de l'argent publique dépensé pour tous les travaux de connaissance sur la biodiversité, des travaux réalisés pour favoriser la survie de certaines espèces ?Tandis que nos collectivités cherchent à réaliser des économies budgétaires, voici une piste d'économie toute trouvée.Abandonner ce projet démontrerait que les élus sont à la hauteur des enjeux pour lesquels les citoyens ont voté en leur faveur.L'heure est à la sobriété.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marine - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:36:14

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre le projet de LGV en gironde
**Contribution :**
Je suis contre le projet de LGV en Gironde, qui va détruire tout l'écosystème de la vallée du Ciron
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# SARRAZIN Passcal - Lugon-et-l'Île-du-Carnay

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:37:06
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Bernos Beaulac
**Contribution :**
NON à la destruction des milieux naturels et sensibles.NON à cette l'hérésie de ce projet de lignes à grande vitesse, Bordeaux Toulouse et Dax.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Géraldine - Verfeil

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:38:29
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** AVIS DEFAVORABLE
**Contribution :**
Bonjour, Encore une fois, ce projet détruit l'écosystème déjà fragile de la vallée de Ciron. On y trouve des espèces qui sont précieuses comme l'écrevisse à pattes blanches ou la loutre d'Europe, un animal si beau et la seule espèce présente en France!!!! L'impact de ce projet peut être dévastateur surtout qu'il existe une alternative. Car oui la LGV est d'utilité publique. La modernisation de la ligne actuelle serait une meilleure option. Pourquoi construire toujours plus, toujours plus. L'aménagement de la ligne actuelle serait écologiquement parlant plus efficace.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# **********@******.fr

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:38:43
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Oui à la LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Le Sud-Ouest et Toulouse, quatrième ville de France, ne peuvent pas continuer à être les grands oubliés des infrastructures nationales. La LGV Bordeaux Toulouse qui devra, demain, être prolongée pour se connecter à la LGV Montpellier Espagne, est indispensable au maillage ferroviaire du Sud du pays et de l'Europe. Ce grand projet qui devait initialement aboutir en 2017, n'a toujours pas vu un début de concrétisation hormis la création d'une taxe spéciale d'équipement pour tous les futurs "bénéficiaires" des axes Bordeaux Toulouse et Montpellier Espagne. La respiration économique d'un territoire repose sur l'existence d'infrastructures de transport adaptées à ses besoins actuels. La LGV Bordeaux Toulouse est de celles-ci. Nous attendons impatiemment de voir se réaliser la LGV Bordeaux Toulouse la gare nouvelle de Montauban-Bressols.- ABADIE Ancien adjoint au maire de Bressols chargé du suivi du dossier GPSO
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Léanne - Roche

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:42:12

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet de LGV Bordeaux -Toulouse
**Contribution :**
Le vivant souffre déjà beaucoup, beaucoup trop. Pourtant, c'est lui qui assure la résilience de nos territoires face à un climat instable, qui rend la terre nourricière et notre vie possible. Les terres, nous en avons besoin pour nous nourrir et vivre. Améliorons les lignes existantes mais laissons un petit peu de répit à ces lieux menacés !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Charlotte - Antagnac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:44:03
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable
**Contribution :**
Sauvegarde de l'environnement Inutilité de cette ligne supplémentaire Possibilité d'utiliser 1 ligne existante
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# SARRAZIN Patricia - Lugon-et-l'Île-du-Carnay

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:44:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Bernos Beaulac
**Contribution :**
Destruction de la faune de la biodiversité des habitats naturels NON NON NON mille fois NON.NON à un projet de ligne à grande vitesse Bordeaux Toulouse Dax, dispendieux.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# CHEVALLIER - Burgaronne

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:46:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Justifier une telle dépense, un tel investissement humain et technologique, est ce encore possible en 2025?
**Contribution :**
Originaire de Bayonne, habitant dans les environs d'Orthez depuis 2000 j'ai été toute ma vie un utilisateur régulier du train: d'abord, entre Bayonne et Paris dans les années 60 et 70, aventure nocturne qui a bercé mon enfance avec un je nesais quoi de vrai périple ferroviaire. Puis plus tard sur la ligne Orthez-Paris pour mes activités professionnelles. Durant toutes ces années, j'ai constaté un réel confort lors de l'arrivée du TGV sur notre desserte. J'allai à Paris en 5h, ce qui était un énorme gain de temps par rapport à ce que j'avais connu enfant même nous avions perdu du lien social à ne plus partager les couchettes.Ensuite la LGV est arrivée sur le tronçon Paris- Bordeaux et j'ai encore gagné 1h pour un trajet total de 4h. En plus en s'y prenant à l'avance dans les réservations, j'arrivais à obtenir des tarifs très populaires. Imaginez: une matinée pour passer de la pleine campagne au grand théatre parisien. Incroyable! d'autant qu'en choisissant un vol entre Biarritz et Paris, le train était devenu imbattable dans le duel du porte à porte.Aujourd'hui et depuis des années déjà, la LGV souhaite aller plus loin vers Bayonne et Toulouse et, me convaincre que 20 mn supplementaire, ca sera un nouveau grand progrés dans ma fidèle mobilité férroviaire. Dans la balance....Un autoroute nord-sud saturé de camions au point que l'on veuille construire une autre voie au milieu des

montagnes. Ca presse!  Que fait l'État pour délester une part de ce fret sur le train?  RIEN. Le trafic ferroviaire de marchandise est en chute libre depuis plusieurs decades.Des axes ferroviaires transversales largement utilisés toujours aussi fragilisés par le manque de maintenance et de mise à niveau. Le TGV puis la LGV engloutissent la plus grande part des investissements.  Ce qui me force à aller à Paris pour aller à Lyon ou Marseille. Pas terrible!Et parlant des investissements colossaux que representent la LGV, aujourd'hui l'État en faillite met toutes les collectivités à l'amende et voici ma taxe foncière augmentée. Est ce juste pour la grande majorité des usagers qui ne prendront jamais la ligne?  Faites que mes impots locaux servent à quelque chose de plus prioritaire: préparer notre adaptation au changement climatique, financer de l'innovation sociale, etc...En ce qui concerne notre cadre de vie, vu que l'État considere les défenseurs de l'environnement comme des terroristes, oserai je m'exprimer sur ce sujet?Savez vous à Paris que nos campagnes du sud sont vallonnées, boisées, irriguées, morcelées de petits exploitants, habitées?  Pensez vous qu'un ruban de 100 m de large qui a déjà rayé assez facielement les plaines du nord bien plates aux immenses exploitations agricoles sera au gout de tous? habitants, fermiers, biodiversité, tranquilité....Pour ces raisons, je souhaite m'en tenir à mes 4h de tgv Béarn Paris et souhaitant que la liaison vers Marseille soit améliorée et entretenue par de fiers agents sncf.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# alexandra prado

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:47:03
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Contre le projet LGV
**Contribution :**
Le projet de LGV est une aberration a l'heure où nous devons nous allier pour préserver la biodiversité car les milieux naturels se raréfient alors qu'ils jouent un rôle essentiel à l'aide à la régulation du climat et à la sauvegarde de notre espèce humaine. Comment est il possible de penser à un projet de cette envergure détruisant forêts, biodiversité, zones humides, espèces protégées alors qu'il suffirait de restaurer les voies de tgv déjà existantes pour beaucoup moins cher. Nous serions alors dans une stratégie gagnant gagnant en évitant de détruire le vivant et en utilisant l'existant.Je souhaite donc que la vallée du Ciron soit protégée en intégralité en utilisant les voies de tgv déjà existantes en les rénovant tout simplement.Je vous remercie par avance de repensez le projet afin d'être dans une démarche de protection et pas dans une démarche de destruction.Sincères salutations,Alexandra Prado
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jean-Loup - Sèvres

**Organisme :** retraité
**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:48:19
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Pour la construction de la ligne LGV vers Toulouse et DAX
**Contribution :**
Je suis pour la construction de la ligne LGV vers Toulouse et DAX , donc je sis pour la demande d'autorisation environnementale concernant ces futures LGV. Par contre je suis contre la prolongation au sud de Bayonne.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Pécastaings Anne-Marie - Marmande

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:49:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Mon avis
**Contribution :**
Je ne comprends pas la nécessité de tels travaux. Les lignes existantes sont suffisantes et demanderaient à être seulement entretenues et consolidées si besoin. Il n'est pas nécessaire d'empiéter sur le domaine naturel et sur les écosystèmes de notre région. De même, le patrimoine bâti doit être préservé. Il ne doit pas y avoir d'expropriations. Un équilibre doit être trouvé entre les besoins de mobilité et la préservation des milieux naturels, des milieux agricoles et de la biodiversité.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# DE BARBEYRAC Guy - Champagne-sur-Seine

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:50:59
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** projet de LGV du GPSO
**Contribution :**
Je suis totalement hostile à ce projet qui va balafrer, massacrer, la si belle et si fragile vallée du Ciron. Je suis d'autant plus choqué par les dégâts environnementaux à venir qui seront occasionnée par le chantier de cette LGV, que des lignes ferroviaires existent déjà entre Bordeaux et Toulouse, et entre Bordeaux et Dax, et que leur modernisation permettant d'améliorer la vitesse, le cadencement, la sécurité des trains y circulant sont réalisables à moindre coût, comparativement au devis pharaonique du projet de LGV GPSO.Alors que les zônes humides, si nécessaires, sont déjà bien menacées, cette LGV va en traverser beaucoup, notamment dans la vallée du Ciron : cela va à l'encontre de la priorité qu'il faut accorder à leur préservation.Pour cette raison parmi bien d'autres, notamment le passage en force anti-démocratique de ce projet contre l'avis négatif des populations concernées lors de la consultation publique en 2015, ou encore le budget insincère présenté aux collectivités locales pour son financement, je demande l'abandon de ce projet de LGV, inutile et ruineux.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Segui Jean luc - Layrac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:51:18
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable au projet LGV
**Contribution :**
Bonjour,Concernant le projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse, et suite à le lecture du document de plus de 30 000 pages !!!je ne suis pas d'accord sur la prise en compte des nuisances sonores :le périmètre d'études des nuisances sonores n'est pas assez élargi sur la commune de LAYRAC, et généralement , la prise en compte préventive de ces nuisances est insuffisant. Certains habitants seront impactés directement par ces nuisances, et il n'existe pas de dispositions particulières pour les protéger.Sans aucun doute, et malgrès toutes les dispositions possibles, le passage du TGV va impacter la valeur des biens immobiliers à proximité ( bruit, vue, paysage, ...), mais je ne vois aucun dispositif prévoyant une estimation et moins encore un dédommagement pour les propriétaires de biens.Projet ruineux , inutile et dévastateur, je m oppose à ce projet J'espère que mon message sera entendu
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Katia - Ayguemorte-les-Graves

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:53:41
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Non à la destruction des paysages, des écosystèmes pour cette ligne nouvelle. Une ligne existe déjà, à l heure des économies, de la préservation des ressources en eau, il est temps de travailler sur des aménagements existants. Cette nouvelle ligne est à l opposé de la préservation de notre planète. Il est encore temps de dire NON ! Et tout ça pour gagner quelques minutes, c'est honteux et pitoyable!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# SIMON - Wihr-au-Val

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:54:40
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable au projet GPSO / LGV Sud-Ouest - secteur Ciron
**Contribution :**
Je souhaite émettre un avis défavorable au projet LGV Sud-Ouest particulièrement en ce qui concerne la vallée du Ciron et aussi sur l'aspect économique de ce projet .Le Ciron, cet écosystème unique doit être défendu bec et ongles. Tout d'abord, c'est une réserve naturelle superbe constituée de zones humides où se développent la biodiversité, les forêts, où les animaux vivent et trouvent refuge. Il s'agit d'un bien commun, pour les générations présentes et futures qu'il faut préserver. Alors, pourquoi le détruire pour gagner seulement une heure dans le train pour les quelques privilégiés qui pourront prendre cette ligne ? Ce genre de grands travaux (18 milliards ) est un délire absolu, surtout par les temps qui courent. L'alternative à cette ligne est chiffrée à 4 milliards et pourrait créer une manne d'emplois locaux. Tout le monde pourrait ainsi y trouver son compte. Les capitalistes l'ont bien compris : La nature est un champ de bataille et de lutte : Si les capitalistes souhaitent s'approprier la nature, comme des vautours sur les restes d'animaux agonisants, ils trouveront des adversaires motivés pour les empêcher de parvenir à leurs fins : Nos vies valent bien plus que leurs profits. Je m'oppose totalement à cette ligne.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Eau Secours 31 Eau Secours 31 - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:56:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution Eau Secours31
**Contribution :**
L' Association Eau Secours 31 expose sa contribution dans le cadre de la consultation publique par voie électronique concernant la demande d'Autorisation Environnementale AENV n° 1 pour les investigations préalables de la ligne LGV Toulouse/Bordeaux I LE DOSSIER SE FONDE SUR DES ETUDES DEPASSEES - le débat public GPSO a eu lieu en 2005-2006-le tracé de la ligne a été défini de février 2010 à mars 2012 et achevé en 2014. Ce tracé s'est notamment appuyé sur l'étude Garonne 2050 qui donnait des indications sur les changements climatiques prévisibles pour le bassin Adour Garonne et sur les hypothèses d'adaptations à mettre en œuvre pour le maintien des usages. Mais, une autre étude (projet Life et climat) a démontré que ce qui était prévu pour 2050, aura finalement lieu en 2035. La rapidité du changement climatique pour le Sud-Ouest impose de mettre à jour tous les projets au regard de ces données, et ne permet pas de s'appuyer sur des études désormais remises en cause. La nouvelle étude d'impact doit se baser sur les dernières données disponibles. En effet, il ressort de l'arrêt « Greenpeace Nordic and Natur c/ Norvège » rendu par la Cour européenne des droits de l'Homme le 28 octobre 2025, que l'étude d'impact est une

obligation procédurale qui doit se baser sur les meilleures données et méthodes scientifiques disponibles ; qu'elle doit être réalisée de bonne foi par les Etats ; qu'elle doit être adéquate, complète et opportune. II UNE PROCEDURE DE PARTICIPATION DU PUBLIC IRREGULIEREIl s'agit d'une consultation du public par voie électronique, et non d'une enquête publique. L'Administration estime que ce projet ayant déjà fait l'objet d'une enquête publique, une consultation du public par voie électronique concernant des études complémentaires est régulière au titre de l'article L122-1-1 du code de l'environnement. Toutefois, l'enquête publique citée avait été réalisée en 2014 (il y a 11 ans), et portait sur la déclaration d'utilité publique, non sur une demande d'Autorisation Environnementale.De plus, l'article L 123-17 du code de l'environnement limite à 5 ans la validité d'un enquête publique ( sauf prorogation de 5 ans supplémentaires décidée avant la fin de la période de validité)Le dossier comprend plus de 25 000 pages. La durée de la consultation ne permet pas aux citoyens de participer de manière effective à cette participation par voie électronique. III LES INSUFFISANCES, ERREURS ET OMISSIONS AFFECTANT L' ETUDE D' IMPAC TPar son avis rendu le 25 septembre 2025, l'Autorité Environnementale retient que l'étude d'impact reste « incomplète et trop qualitative, reposant sur une méthode transversale qui présente surtout des mesures génériques par thématiques, avec des incidences résiduelles imprécises et des méthodes ERC insuffisamment précises et justifiées ».Il est surtout pointé « l'absence de cartographies précises et homogènes des milieux mettant en évidence, par superposition, les enjeux, le manque de certaines données chiffrées, la faiblesse de certaines analyses fonctionnelles et l'absence d'évaluation des effets cumulatifs. » Concernant les dossiers réglementaires portant sur la thématique de l'eau, l'Autorité environnementale relève qu'ils « ne couvrent qu'une partie des enjeux et ne compensent pas suffisamment ces lacunes de fond ».Plus spécifiquement, nous rejoignons les recommandations de l'Autorité environnementale concernant la nécessité de compléter le dossier par la localisation cartographiée des captages pour l'alimentation en eau potable et de leurs périmètres de protection, de qualifier la vulnérabilité des nappes superficielles et profondes, et d'identifier les zones de connexion nappe–surface sensiblesNous sommes étonnés de la forte insuffisance de cette étude d'impact au regard des enjeux majeurs que représente la ressource en eau. En effet, il est simplement cartographié les cours d'eau, sans hiérarchisation de leur importance et de leur utilisation prioritaire pour l'alimentation en eau potable ou dans les zones sensibles. Or, il est essentiel de les intégrer dans un objectif de santé publique, et afin d'apprécier la compatibilité du projet avec les différentes législations sur l'eau potable en vigueur, mais aussi dans un objectif de santé publique et de protection de l'environnement.L'intégration de l'état de qualité et l'usage des cours d'eau dans la cartographie de l'évaluation environnementale est indispensable.Notre Association Eau Secours 31l a examiné la situation de la ressource en eau superficielle mobilisée pour la production d'eau potable de Toulouse, via l'usine de potabilisation de Saint-Caprais, desservant plus de 100 000 habitants. Nous avions déjà alerté et questionné SNCF Réseau, l'Agence Régionale de Santé, et Réseau 31 en mars dernier, concernant les risques importants de pollution de l'eau liés à la construction d'un viaduc qui passerait au-dessus du point de prise d'eau potable de l'usine de Saint-Caprais.L'Autorité environnementale rappelle que toute atteinte locale à la qualité de la ressource en eau issue de cette usine aura un impact majeur sur la qualité et la disponibilité en eau potable pour la population. Par courrier du 28 août 2025 adressé à la Directrice de la DDT , l'Agence Régionale de Santé d'Occitanie (ARS) a demandé la mise en œuvre de mesures de protection strictes.Dans sa réponse (septembre 2025 - page 132)) SNCF Réseau a répondu :« Le Maître de l'Ouvrage a pris bonne note de l'avis de l'ARS Occitanie » mais n'a nullement répondu aux attentes de l'ARS.En conclusion, en l'état actuel du dossier, au regard de son champ d'intervention et des enjeux essentiels liés à l'Eau, l'Association Eau Secours 31 émet un Avis Défavorable à cette demande d'Autorisation Environnementale.

**Pièce(s) jointe(s) :**

Télécharger la pièce jointe originale (ES 31 CONTRIBUTION CONSULTATION AE LGV(1)-1.odt)

**L' Association Eau Secours 31 expose sa contribution dans le cadre de la consultation publique par voie électronique concernant la demande d'Autorisation Environnementale AENV n° 1 pour les investigations préalables de la ligne LGV Toulouse/Bordeaux**

**I LE DOSSIER SE FONDE SUR DES ETUDES DEPASSEES**

**- le** débat public GPSO a eu lieu en 2005-2006

-le tracé de la ligne a été défini de février 2010 à mars 2012 et achevé en 2014. Ce tracé s'est notamment appuyé sur l'étude Garonne 2050 qui donnait des indications sur les changements climatiques prévisibles pour le bassin Adour Garonne et sur les hypothèses d'adaptations à mettre en œuvre pour le maintien des usages. Mais, une autre étude (projet Life et climat) a démontré que ce qui était prévu pour 2050, aura finalement lieu en 2035. La rapidité du changement climatique pour le Sud-Ouest impose de mettre à jour tous les projets au regard de ces données, et ne permet pas de s'appuyer sur des études désormais remises en cause.

La nouvelle étude d'impact doit se baser sur les dernières données disponibles. En effet, il ressort de l'arrêt « Greenpeace Nordic and Natur c/ Norvège » rendu par la Cour européenne des droits de l'Homme le 28 octobre 2025, que l'étude d'impact est une obligation procédurale qui doit se baser sur les meilleures données et méthodes scientifiques disponibles ; qu'elle doit être réalisée de bonne foi par les Etats ; qu'elle doit être adéquate, complète et opportune.

**II UNE PROCEDURE DE PARTICIPATION DU PUBLIC IRREGULIERE**

Il s'agit d'une consultation du public par voie électronique, et non d'une enquête publique.

L'Administration estime que ce projet ayant déjà fait l'objet d'une enquête publique, une consultation du public par voie électronique concernant des études complémentaires est régulière au titre de l'article L122-1-1 du code de l'environnement.

Toutefois, l'enquête publique citée avait été réalisée en 2014 (il y a 11 ans), et portait sur la déclaration d'utilité publique, non sur une demande d'Autorisation Environnementale.

De plus, l'article L 123-17 du code de l'environnement limite à 5 ans la validité d'un enquête publique ( sauf prorogation de 5 ans supplémentaires décidée avant la fin de la période de validité)

Le dossier comprend plus de 25 000 pages. La durée de la consultation ne permet pas aux citoyens de participer de manière effective à cette participation par voie électronique.

**III LES INSUFFISANCES, ERREURS ET OMISSIONS AFFECTANT L' ETUDE D' IMPAC T**

Par son avis rendu le 25 septembre 2025, l'Autorité Environnementale retient que l'étude d'impact reste « *incomplète et trop qualitative, reposant sur une méthode transversale qui présente surtout des mesures génériques par thématiques, avec des incidences résiduelles imprécises et des méthodes ERC insuffisamment précises et justifiées* ».

Il est surtout pointé « *l'absence de cartographies précises et homogènes des milieux mettant en évidence, par superposition, les enjeux, le manque de certaines données chiffrées, la faiblesse de certaines analyses fonctionnelles et l'absence d'évaluation des effets cumulatifs.* »

Concernant les dossiers réglementaires portant sur la thématique de l'eau, l'Autorité environnementale relève qu'ils « *ne couvrent qu'une partie des enjeux et ne compensent pas suffisamment ces lacunes de fond* ».

Plus spécifiquement, nous rejoignons les recommandations de l'Autorité environnementale concernant la nécessité de compléter le dossier par la localisation cartographiée des captages pour l'alimentation en eau potable et de leurs périmètres de protection, de qualifier la vulnérabilité des nappes superficielles et profondes, et d'identifier les zones de connexion nappe-surface sensibles

Nous sommes étonnés de la forte insuffisance de cette étude d'impact au regard des enjeux majeurs que représente la ressource en eau.

En effet, il est simplement cartographié les cours d'eau, sans hiérarchisation de leur importance et de leur utilisation prioritaire pour l'alimentation en eau potable ou dans les zones sensibles.

Or, il est essentiel de les intégrer dans un objectif de santé publique, et afin d'apprécier la compatibilité du projet avec les différentes législations sur l'eau potable en vigueur, mais aussi dans un objectif de santé publique et de protection de l'environnement.

L'intégration de l'état de qualité et l'usage des cours d'eau dans la cartographie de l'évaluation environnementale est indispensable.

Notre Association Eau Secours 31l a examiné la situation de la ressource en eau superficielle mobilisée pour la production d'eau potable de Toulouse, via l'usine de potabilisation de Saint-Caprais, desservant plus de 100 000 habitants.

Nous avions déjà alerté et questionné SNCF Réseau, l'Agence Régionale de Santé, et Réseau 31 en mars dernier, concernant les risques importants de pollution de l'eau liés à la construction d'un viaduc qui passerait au-dessus du point de prise d'eau potable de l'usine de Saint-Caprais.

L'Autorité environnementale rappelle que toute atteinte locale à la qualité de la ressource en eau issue de cette usine aura un impact majeur sur la qualité et la disponibilité en eau potable pour la population.

Par courrier du 28 août 2025 adressé à la Directrice de la DDT , l'Agence Régionale de Santé d'Occitanie (ARS) a demandé la mise en œuvre de mesures de protection strictes.

Dans sa réponse (septembre 2025 - page 132)) SNCF Réseau a répondu :

« *Le Maître de l'Ouvrage a pris bonne note de l'avis de l'ARS Occitanie* » mais n'a nullement répondu aux attentes de l'ARS.

En conclusion, en l'état actuel du dossier, au regard de son champ d'intervention et des enjeux essentiels liés à l'Eau, l'Association Eau Secours 31 émet un Avis Défavorable à cette demande d'Autorisation Environnementale.

# CROUZET André - Bazens

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:56:38
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non prise en compte d'un projet alternatif incluant les trains du quotidien !

**Contribution :**
Pour éviter toutes le perturbations et dégradations environnementales la solution la plus sage et la plus réaliste est d'opter pour la solution alternative avec une amélioration des voies existantes.En terme environnemental les réaménagements des voies existantes entre Bordeaux et Toulouse entraineront des dégradations sans communes mesures bien moins importantes que sur le tracer de la Ligne à Grande Vitesse tel qu'il est présenté.Il est clair que les trains du quotidiens qui sont déjà dans une situation qui ne cessent de se dégrafés bénéficiiraient grandement du réaménagement des lignes actuelles Bien moindre impact environnemental bien moins couteux.Salutations Ecologiques Sociales et SolidairesCrouzet André
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Herve - Rochefort

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:56:38
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation du projet GPSO
**Contribution :**
Contestation du projet GPSO La forme même de cette participation est à remettre en question. Comment répondent les personnes n'ayant pas accès à internet, ou ne pouvant pas se déplacer en préfecture ou en mairie? De plus, seulement un mois de consultation pour un dossier technique de près de 25000 pages. Cette forme de consultation ne permet en aucun cas de se prononcer démocratiquement sur le projet envisagé.De plus, en période de crise budgétaire, dont la dette fait les gros titres régulièrement, ou il est demandé à chacun de faire des efforts, on vient ici gaspiller 14 milliards d'euro (cout dont on sait par référence aux lignes LGV déjà réalisé, qu'il sera largement dépassé).Enfin, il existe une alternative moins coûteuse et plus rapide à mettre en œuvre : la rénovation des lignes existantes et la réhabilitation du maillage régional pour permettre l'intermodalité des transports. Pourquoi détruire et bétonner des centaines d'hectares de milieu naturel alors qu'une alternative existe.En conclusion, je suis favorable au train, mais un train du quotidien et qui s'intègrerait dans un projet moins désastreux en termes d'environnement et d'économie.NON à cette nouvelle ligne de TGV, OUI à la rénovation des lignes existantes!!J'émets donc un Avis défavorable à la demande d'autorisation environnementale relative aux investigations préalables à la réalisation de la Ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse.Non au GPSO
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LAURENT Alain - Wihr-au-Val

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:57:51
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable au projet GPSO / LGV Sud-Ouest - secteur Ciron
**Contribution :**
Je souhaite émettre un avis défavorable au projet LGV Sud-Ouest particulièrement en ce qui concerne la vallée du Ciron et aussi sur l'aspect économique de ce projet .Le Ciron, cet écosystème unique doit être défendu bec et ongles. Tout d'abord, c'est une réserve naturelle superbe constituée de zones humides où se développent la biodiversité, les forêts, où les animaux vivent et trouvent refuge. Il s'agit d'un bien commun, pour les générations présentes et futures qu'il faut préserver. Alors, pourquoi le détruire pour gagner seulement une heure dans le train pour les quelques privilégiés qui pourront prendre cette ligne ? Ce genre de grands travaux (18 milliards ) est un délire absolu, surtout par les temps qui courent. L'alternative à cette ligne est chiffrée à 4 milliards et pourrait créer une manne d'emplois locaux. Tout le monde pourrait ainsi y trouver son compte. Les capitalistes l'ont bien compris : La nature est un champ de bataille et de lutte : Si les capitalistes

souhaitent s'approprier la nature, comme des vautours sur les restes d'animaux agonisants, ils trouveront des adversaires motivés pour les empêcher de parvenir à leurs fins :  Nos vies valent bien plus que leurs  profits.  Je m'oppose totalement à cette ligne.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# PLANTON MICHEL - Cudos

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 18:58:42
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Donner un avis défavorable à l'inplantation  de la ligne LGV en sud gironde.
**Contribution :**
Il est scandaleux de détruite un si beau patrimoine environnemental simplement à des fins logistiques qui ne sont plus nécessaire à ce jour. c'est d'autan plus scandaleux que notre pays na pas les moyens financiers pour réaliser un tel projet. Pensons plutôt à faire des économies pour résorber la dette de la nation sans demander aux petits contribuables que nous sommes de mettre la main au portefeuille.Il est certain que en allant contre l'avis du peuple comme vous le faite, vous nous mener tout droit vers une révolution que vous ne maîtriserez pas.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Cap Corinne  - Landrais

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:00:40
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défense de la vallée du Ciron
**Contribution :**
Arrêtez de détruire la planète
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Chantal - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:01:28
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Pas d'accord
**Contribution :**
Non à ce projet démentiel qui commence déjà à impacter nos communes. Il y a tellement d'autres projets qui seraient plus utiles que ce budget faramineux qui va détruire les belles zones de nos campagnes...pour vraiment pas grand chose !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Cynthia - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:02:06
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation du projet GPSO au regard des impacts environnementaux
**Contribution :**
Je suis habitante de la vallée du Ciron et je travaille à la préservation de cette riche biodiversité et cette diversité d'écosystème présents dans cette vallée. Le dossier de demande d'autorisation environnementale pour les investigations préalables à la réalisation de la Ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse pour ce secteur présente trop d'insuffisances.Je pense notamment que l'étude d'impact pour un projet de cette envergure est très largement insuffisante avec de nombreux manquements : -Au niveau des inventaires : inventaires espèces incomplets, inventaires

zones humides non finalisés ;-Analyses des données approximatives : des cartographies habitats et espèces peu précises (avec notamment l'utilisation d'une même symbologie pour sept habitats différents sur une même carte) ;-Le calcul de la dette compensatoire difficilement compréhensible et très peu de donnée sur cette dette dans le secteur Ciron ;-Séquence ERC : trop peu de mesures d'évitement et de réduction sont prévues et des mesures de compensations proposées sont trop vagues pour garantir une équivalence écologique réelle.Ce dossier n'est pas abouti et une réflexion plus générale pourrait être faite sur l'utilité même de ce type de projet. C'est pourquoi je souhaiterai que ce projet soit abandonné au profit de la modernisation de la ligne TGV existante.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Magali - Lerm-et-Musset

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:03:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition à la réalisation de la LGV
**Contribution :**
Ce projet va détruire des milliers d'hectares de forêts et de lieux chargés d'histoire, tuer des animaux et bouleverser l'écosystème du Sud-Gironde une nouvelle fois. De plus, il y a assez de maladies sur les arbres pour ne pas en propager davantage avec un nouveau chantier. En anticipant depuis plusieurs décennies (le travail des hauts dirigeants et des ingénieurs normalement), il y aurait pu avoir une empreinte plus large prévue pour mettre autoroutes, trains et autres voies sur un même cheminement et éviter de devoir saccager notre environnement à chaque grand chantier entrepris.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Valentin Constance - Cestas

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:03:27
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable à l'autorisation environnementale
**Contribution :**
Bonjour, la vallée du Ciron ainsi que les cours d'eau avoisinants seront complètement défigurés par la ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse. La biodiversité et les zones Natura 2000 seront sacrifiées pour un gain minime de quelques minutes par rapport à la ligne déjà existante. Les compensations ne seront pas à la hauteur de la perte de biodiversité due au projet. Je suis donc défavorable à l'autorisation environnementale.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.
**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:04:01
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Pour la ligne Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Ce projet a été promis et attendu depuis trop longtemps. Il est temps de le réaliser. Le Sud-Ouest mérite une infrastructure moderne, durable et à la hauteur de son dynamisme.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Havaux Arnaud - Fargues-sur-Ourbise

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:05:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre le lgv
**Contribution :**

Madame, Monsieur,Je souhaite exprimer mon opposition au projet de LGV reliant Bordeaux à Toulouse, qui constitue selon moi une aberration pour les raisons suivantes :ÉconomiquesProjet très coûteux (plusieurs milliards) pour un gain de temps limité.Endettement des collectivités et risque de dépassements de budget. Augmentation des impôts locaux dans un contexte économique où les ménages voient déjà leur pouvoir d'achat déjà bien diminué.Les fonds engagés seraient bien plus utiles pour moderniser le réseau actuel et renforcer les TER et le fret, dont les pannes et retards répétés compliquent considérablement les déplacements du quotidien pour les habitants de ces régions.ÉcologiquesDestruction d'écosystèmes : forêts, zones humides, vallées naturelles, espèces protégées.Impact carbone élevé lié aux travaux, matériaux et ouvrages massifs.Risques sur l'eau, les sols et des études environnementales jugées insuffisantes.Paysagistes et territorialDégradation durable des paysages ruraux, viticoles et naturels (Sauternais, vallée du Ciron…).Une destruction majeure d'écosystèmes — forêts, zones humides, vallées naturelles, habitats d'espèces protégées ; dont la forêt des Landes, véritable patrimoine écologique et économique, qui joue en plus un rôle essentiel de "poumon vert" pour la région.Atteinte à l'attractivité touristique et au cadre de vie des habitants de la régionEn bref le projet représente une dépense publique colossale pour des bénéfices limités, alors que d'autres investissements seraient bien plus pertinents ; notamment une liaison Bordeaux–Lyon via Clermont et Brive, qui contribuerait réellement au désenclavement du centre de la France et offrirait un meilleur retour économique pour les régions.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# nancy - Bellencombre

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:05:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** PROTECTION DE LA VALLÉE DU CIRON
**Contribution :**
Je m'oppose à ce projet mettant en danger la faune remarquable peuplant les rives du CIRON. Il s'agit d'un environnement tout autant remarquable. De quel droit pouvons-nous une fois encore détruire des paysages de plusieurs dizaines de milliers d'années ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Valérie - Marmande

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:06:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
Je souhaite que l'on se penche sur un tracé de LGV qui vient massacrer une zone humide. Je demande que l'état respecte ses engagements de protection de l'environnement.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Del Rey Sophie - Benquet

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:06:58
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable
**Contribution :**
Destruction d'habitats hébergeant une biodiversité rareMenace pour la vallée du Ciron et tout son écosystème
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# REGINE - Wihr-au-Val

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:07:59
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable au projet GPSO / LGV Sud-Ouest - secteur Ciron
**Contribution :**
Je souhaite émettre un avis défavorable au projet LGV Sud-Ouest particulièrement en ce qui concerne la vallée du Ciron et aussi sur l'aspect économique de ce projet .Le Ciron, cet écosystème unique doit être défendu bec et ongles. Tout d'abord, c'est une réserve naturelle superbe constituée de zones humides où se développent la biodiversité, les forêts, où les animaux vivent et trouvent refuge. Il s'agit d'un bien commun, pour les générations présentes et futures qu'il faut préserver. Alors, pourquoi le détruire pour gagner seulement une heure dans le train pour les quelques privilégiés qui pourront prendre cette ligne ? Ce genre de grands travaux (18 milliards ) est un délire absolu, surtout par les temps qui courent. Améliorer cette ligne ne coûterait que 4 milliards sans nuire à l'agriculture et pourrait créer une manne d'emplois locaux. Tout le monde pourrait ainsi y trouver son compte.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Valérie - Hure

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:08:11
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet GPSO du fait de ses impacts négatifs sur la vallée du Ciron
**Contribution :**
Unique en Nlle Aquitaine; la vallée du Ciron regroupe une forêt de hêtres datant du glaciaire, des zones humides magnifiques et des espèces animales et végétales rares et menacées. Elle représente un patrimoine naturel reconnu par les scientifiques, admirés par les Girondins et ce patrimoine doit être protégé et préservé. Concernant le projet, l'étude d"impact est incomplète avec de nombreux points ignorés ou mal analysés ( manques d'études, points contradictoires, données incomplètes sur une année...). De plus les propositions compensatoires faites sont dérisoires et largement insuffisantes. A l'heure où l'Etat parle de faire des économies, où la biodiversité est menacée par le changement climatique et les activités humaines, ce projet n'est pas sérieux et les bénéfices qui en résultent sont faibles. Je suis favorable à l'utilisation du train pour les transports mais il me semble plus raisonnable et beaucoup moins coûteux et moins destructeur d'aménager la ligne ferroviaire existante. Citoyenne girondine, je suis donc opposée à ce projet et je demande sa révision en protégeant intégralement la vallée du Ciron
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Benedicte - Martillac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:15:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la destruction
**Contribution :**
Il faut juste moderniser ce qui existe comme ligne et pas un nouveau tracé. La grande vitesse sur un tracé déjà existant
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marilyne - Montgaillard-en-Albret

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:17:28
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet
**Contribution :**
Je m'oppose à ce projet, d'une part par rapport au coût exorbitant de ce projet, et d'autre part à cause de la destruction des écosystèmes qu'il entrainera. Les espaces naturels doivent être préservés, on ne peut pas laisser nos campagnes être défigurées par un projet dont l'intérêt est discutable. Le bon sens doit l'emporter, en préservant nos finances et notre environnement.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# quentin ryckebusch

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:19:06
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Opposition à la ligne LGV
**Contribution :**
La vallée du Ciron est un écosystème unique : hêtraie datant du glaciaire 40 000 ans, zones humides, forêts galeries, espèces rares. Le Ciron forme un ensemble d'habitats connectés, de ce fait le moindre morcellement déstabilise tout l'équilibre écologique et les écosystèmes. Ce territoire n'est pas un simple paysage : c'est un bien commun, essentiel pour les générations futures. Perdre cette vallée, c'est perdre un des derniers sanctuaires naturels du Sud-Ouest (<< cathédrale de biodiversité >>, << Lascaux de la biodiversité >>). De plus, les habitants ont reconnu des droits à la vallée et sa hêtraie (exister, se régénérer, préserver ses équilibres) que ce projet met directement en danger. Aucune alternative crédible n'est intégrée par le projet au regard de la fracturation des habitats.Le projet traverse un territoire sensible alors qu'une ligne existante pourrait être modernisée pour quatre fois moins cher. En effet, la modernisation de la ligne actuelle serait moins cher, plus logique et moins destructrice, or, aucune comparaison sérieuse n'a été faite. Sans étude comparative, il est impossible de justifier la création d'une ligne nouvelle plutôt que l'amélioration de l'existant. Il faudrait donc se pencher d'avantage sur la question car il n'est pas compréhensible qu'on engage 18 milliards d'euros alors qu'une alternative à 4 milliards existe déjà. D'autant plus que le projet est financer par un impôt foncier appliqué aux habitants, y compris ceux dont le territoire serait détruit ce qui semble profondément injuste car ceux qui paient ne sont pas ceux qui bénéficieront réellement de la LGV.Je souhaite de plus vous informer de l'insuffisance de l'étude d'impact pour un projet d'une telle ampleur. Les inventaires sont incomplets (dates, durées et conditions de prospection inconnues etc...). Les habitats d'intérêt communautaire européen sont mal étudiés, les espèces en liste rouge sont ignorées. Les analyses manquent de plus de cartographies précises. De plus, les impacts bruts et résiduels sont mélangés et les impacts cumulés ne sont pas étudiés, ce qui ne permet pas d'avoir une vision clair de l'impact du projet. Il convient aussi de noter que plusieurs contradictions ont été relevées par l'OFB, la CLE et le CBNSA et que ces autorités (indépendantes et compétentes) sont défavorables ou très critiques vis à vis du projet. En effet, ces avis convergent tous : état initial incomplet, absence d'évitement, insuffisance de réduction, compensations impossibles à évaluer et dette écologique non calculée. Il convient que la séquence éviter-réduite-compenser soit respectée, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui (42 ha évités sur plus de 1 000 ha détruits : dérisoire, les zones humides ne sont presque pas évitées, fragmentation irréversible du territoire et des continuité écologiques etc...).Les mesures d'évitement sont uniquement temporaires, ne garantissent aucune protection durable et sont incohérentes (certaines zones sensibles disparaissent complètement du tracé sans justification).Quant aux mesures de réduction, certaines créent en réalité de nouveaux impacts (aucun plan pour éviter la dissémination des espèces invasives, rien n'est prévu pour limiter l'érosion, le ruissellement ou les pollutions lors des périodes critiques, les travaux prévus sur les berges et la ripisylve risquent fort d'endommager davantage les habitats sensibles etc...).La

compensation est elle aussi très lacunaire. Aucune compensation pour plusieurs habitats importants, fiches floues : habitats à restaurer non décrits, la compensation est centrée sur seulement trois espèces au détriment de la biodiversité réelle, de nombreux habitats impactés y compris sensibles ne font l'objet d'aucune compensation, les sites de compensation ne sont ni sécurisés ni clairement décrits et les mesures proposées sont trop vagues pour garantir une équivalence écologique réelle.Je suis favorable à une mobilité ferroviaire ambitieuse, mais pas au prix de la destruction de la vallée du Ciron. Je demande une révision complète du projet, une étude alternative sérieuse et une protection intégrale de la vallée du Ciron
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# MAFFRE Sophie - Montauban

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:19:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Soutien LNSO
**Contribution :**
La réalisation de la ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse est indispensable au développement de notre territoire. Je suis donc très favorable à ce projet et par conséquent à toutes les études préliminaires nécessaires.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# S. - Montauban

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:25:36
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Projet impératif
**Contribution :**
Ce projet de ligne entre Bordeaux et Toulouse est impératif pour la décarbonation et l'attractivité de nos territoires (et éviter leur enclavement).
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Ambre - Allons

**Organisme :** CIRON BIEN COMMUN
**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:26:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition motivée au projet LGV GPSO
**Contribution :**
La dégradation de La vallée du ciron joyaux de la biodiversité me heurt au plus profond de mon âme.De nombreuses espèces en déclin vivent dans ce sanctuaire,  peut-on réellement sacrifier cela par les temps qui courent ?Le projet LGV doit être revue, c'est un projet injuste imaginé par des urbains au profit des urbains et au détriment des ruraux.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LAVIN Ethel - Saint-Symphorien

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:26:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**

Bonjour, AVIS DÉFAVORABLE ! sous prétexte de gagner un peu de temps, on ne peut pas permettre de détruire la vallée du Ciron ! Je m'oppose à la demande de dérogations pour détruire le vivant (faune et flore). Destruction aussi des paysages et du milieu dans lequel nous vivons.Cette vallée est aussi un lieu de vacances pour beaucoup de gens qui viennent ici pour retrouver également un environnement qu'ils ne trouvent pas dans les grandes villes. Balades, visites, canoës-kayaks, vélos. Nous menons un vie de fous et continuer à détruire la naturepour « gagner du temps » est une aberration. On ne compense pas la Vallée du Ciron. Sa hêtraie, vieille d'au moins 40000 ans est unique en Europe. Pour tout cela…et pour le reste, j'émets un AVIS DÉFAVORABLE. Merci de votre écoute.a

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## **********@******.fr

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:26:35
**Lieu de dépôt :** Par email
**Contribution :**
Je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse. Ce projet est vital pour le développement et l'attractivité du Sud-Ouest. Il renforcera les échanges économiques, facilitera les déplacements du quotidien et dynamisera nos territoires.Madame PEIGNOIS Michèle

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lesot Céline - Angers

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:27:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Impact de la LGV sur la vallée du Ciron
**Contribution :**
Alors que la France travaille actuellement à l'élaboration de son plan national de restauration de la nature qui vise à restaurer en priorité les sites Natura 2000, le projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) entre Toulouse et Dax dont le tracé prévoit la traversée de la zone Natura 2000 de la vallée du Ciron, interroge.La vallée du Ciron constitue un ensemble écologique d'importance majeure qui présente de nombreuses singularités. En effet, le Ciron, alimenté principalement par des nappes et des rivières souterraines, génère un microclimat frais et stable tout au long de l'année. Les boisements alluviaux denses qui bordent la vallée limitent l'érosion, en maintenant une forte humidité de l'air et en réduisant l'exposition directe au rayonnement solaire. Ils contribuent ainsi à conserver des conditions thermiques nettement plus modérées qu'en périphérie. Ainsi, la température y est 7 à 8 degrés inférieure que sur le plateau adjacent. La vallée du Ciron présente donc un microclimat unique ainsi qu'une hydrogéologie particulière.Par ailleurs, ce secteur est également connu pour être l'un des derniers refuges glaciaires en France. En effet, la vallée du Ciron, abrite une hêtraie relictuelle dont l'origine est estimée à environ 43 000 ans, reconnue comme le seul cas documenté, en France voire à l'échelle mondiale, de persistance actuelle d'une espèce forestière présente durant la dernière période glaciaire.La présence de la hêtraie relictuelle a permis l'installation d'une biodiversité riche avec environ 30 habitats reconnus d'intérêt communautaire. Certaines espèces présentes sont reconnues pour leur caractère indigène (5 espèces de champignons ont été documentées comme endémique de la vallée du Ciron ainsi qu'une espèce d'ombellifère). De nombreuses espèces animales protégées fréquentent ce site comme la Loutre d'Europe, la Cistude d'Europe, le très rare Vison d'Europe ou encore l'endémique Brochet aquitain. La vallée du Ciron est donc un patrimoine particulièrement riche et unique. Or, le projet de ligne à grande vitesse (LGV) entre Toulouse et Dax menace fortement cet écosystème unique. En effet, le projet prévoit d'impacter une centaine d'hectares d'habitats remarquables dont environ 8 ha au sein du site Natura 2000. Les

habitats susceptibles d’être affectés par la traversée de la LGV correspondent majoritairement à des boisements feuillus, incluant notamment des forêts alluviales telles que les aulnaies-frênaies et les chênaies-frênaies alluviales.  Or, selon le rapportage 2025 de la Directive Habitats-Faune-Flore, ces habitats présentent un état de conservation défavorable. Compte tenu de leur statut d’habitats prioritaires au titre de cette directive, ils ne devraient donc pas faire l’objet de nouvelles dégradations. Le tracé de la LGV ne traverse par la hêtraie relictuelle. Toutefois, son passage à proximité immédiate (environ 2 km) est susceptible d’engendrer des perturbations significatives et permanentes du microclimat local ainsi que du fonctionnement hydrologique du site. En effet, cet écosystème, ainsi que les forêts alluviales qui seront directement impactées par le projet sont particulièrement sensibles aux modifications du bilan hydrique et aux perturbations du sol. Cela peut entraîner une dégradation rapide et irréversible de leur structure et de leur fonctionnement écologique. Par ailleurs, la hêtraie relictuelle est déjà en régression, notamment en raison des coupes de bois et des aléas climatiques. La mise en œuvre de ce projet de LGV exercerait une pression supplémentaire sur un écosystème déjà vulnérable, pouvant mener, à terme, à son déclin irréversible.De plus, l’impact de ce projet ne concerne pas uniquement les habitats forestiers mais également les espèces protégées. En effet, l’étude d’impact indique que le projet de LGV conduirait à la perte d’habitats de chasse et de reproduction ainsi qu’à un risque de mortalité pour de nombreuses espèces protégées : Loutre d’Europe, Vison d’Europe, Cistude d’Europe et chiroptères notamment. Ces espèces, en déclin pour certaines, sont également déjà soumises à de fortes pressions auxquelles viendraient s’ajouter la LGV.Enfin, la vallée du Ciron est déjà traversée par plusieurs infrastructures comme l’A62 et la ligne ferroviaire Bordeaux-Sète au nord et l’A65 au sud, projets qui ont déjà pu avoir un impact considérable sur cet écosystème.Dans un contexte où la préservation et la restauration de la biodiversité sont au cœur de plusieurs politiques publiques (stratégie nationale biodiversité 3, plan national de restauration de la nature en cours de rédaction) l’implantation d’une LGV dans un tel secteur apparaît en contradiction avec les objectifs de préservation de la biodiversité.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lopold Soubie

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:29:26
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Projet de LGV en vallée du ciron
**Contribution :**
Madame, Monsieur,J'ai été informé de votre consultation préalable à la mise en place d'investigations dans le cadre du projet de LGV reliant Bordeaux à Toulouse.Or ce projet est destructeur de paysages uniques (hêtraie millénaire), d'espèces protégées (vison et loutre d'Europe, cistude, chauves-souris, batraciens et reptiles,...), d'espaces naturels (2800ha de forêts) et protégés (250 ha de zones humides, )L'Autorité Environnementale a pointé une étude d'impact imprécise et incomplète.Avis défavorable du Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) (experts indépendants et interdisciplinaires nommés par arrêté ministériel). Dans le contexte d'effondrement des écosystèmes auquel nous faisons face, assister à la destruction programmée et délibérée d'une zone humide unique et fragile me révolte.Les collectivités locales et EPCI ont été consultés pendant l'été 2025 sur un dossier de 20 000 pages, alors que la plupart des fonctionnaires étaient en vacances !10 parlementaires de Gironde et des Pyrénées Atlantiques (Ecologistes, LFI, LR, Modem, PS) s'opposent à ce projet.Je me permets également de rappeler que dans un contexte d'économies budgétaires, c'est 14 milliards d'euros d'investissement pour gagner 1 heure entre Bordeaux et Toulouse, alors qu'un projet alternatif de rénovation des voies existantes chiffré entre 4 et 7 milliards, selon les options, ferait gagner 30 minutes sans destruction de l'environnement.Pour finir, c'est du Ciron que se lève le brouillard à l'origine du botrytis qui donne la pourriture noble aux raisins des vins liquoreux de Sauternes et de Barsac. Alors si vous voulez continuer à en boire, vous savez ce qu'il

vous reste à faire!Quelques vidéos pour vous présenter le Ciron, sa vallée et sa hêtraie millénaire:Présentation du Ciron: https://www.youtube.com/watch?v=OL2t-UhtvGMLa hêtraie du Ciron (43 000 ans) : https://www.youtube.com/watch?v=IDVm4X5fHjoPour les plus courageux, 7 minutes de la source du Ciron jusqu'à sa fin dans la Garonne: https://www.youtube.com/watch?v=pSRmzp-5SpgEn vous remerciant de votre attention,Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes respectueuses salutationsLéopold Soubie Éleveur PaysanFerme bio Équili'Bredouce06.79.26******
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Ducamp Stephane - Parentis-en-Born

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:31:08
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Projet obsolète
**Contribution :**
Pourquoi impacter d3s zones naturelles déjà sous tension quand une possibilité intermédiaire, la mise à niveau de la ligne existante, n'a apparemment pas été suffisamment approfondie ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Chevallier Josephine - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:35:38
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposée à ce projet écocide
**Contribution :**
Ce projet est une aberration écologique, qui ne respect pas l'intégrité des écosystèmes. Ces projets doivent cesser de voir le jour comme celui de l'A69. La préservation des écosystèmes est indispensables à notre survie.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Vincent - Allons

**Organisme :** CIRON BIEN COMMUN
**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:36:26
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** OPPOSITION AU PROJET GPSO LGV
**Contribution :**
Je ne souhaite pas voir mon territoire, mon pays, ma terre, ma vallée traversée par ce projet mortifère.Il y a sûrement d'autres solution plus respectueuse du vivant et des territoires ruraux, que ce projet justifier par la vitesse La vallée du ciron est mon sanctuaire, un écrin de nature préservée qui à su traversée les âges, telle que ça forêt ripuaire de hêtre datant De 40000 ans, peux t'on piétiner notre mère nature pour un gain de temps?Je m'opposerai toujours à ce genre de projet au profit de ceux qui ne vivent pas au sein de ces lieux naturel et qui n'en subiront pas les conséquences.Laissé la ruralité au ruraux
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Roy Sylvie - Balizac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:36:40
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la LGV en sud gironde !

**Contribution :**
A l'heure où on parle urgence climatique et protection de la biodiversité, comment de tels projets peuvent-ils encore voir le jour? Ce sera une véritable catastrophe ecologique, tout cela pour une ligne dont on n'a pas réellement besoin. On marche sur la tête.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Piveteaud Christophe - Cleyrac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:37:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Pourquoi s'obstiner
**Contribution :**
Je ne comprends pas pourquoi vous vous obstinez à vouloir faire cette ligne alors que la population ne la veut pas. C'est pour gagner combien de temps ?Ne serait-ce pas plus raisonnable de mettre cet argent sur une ligne comme bordeaux-lyon?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Pierre-Yves LEQUIN

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:38:01
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** la ligne nouvelle Bordeaux?Toulouse
**Contribution :**
Je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse. Ce projet est vital pour le développement et l'attractivité du Sud-Ouest. Il renforcera les échanges économiques, facilitera les déplacements du quotidien et dynamisera nos territoires. PY LEQUIN
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Loirat Michel - Sauviac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:38:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne LGV bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Non à une ligne lgv qui va détruire tout nôtre territoire pour quelques minutes gagnées pour des personnes de grandes villes. Ça ne servira pas pour ceux qui sont sur le tracé !!!!Comment compenser des zones humides ????Comment compenser des milliers d ha de bois, de terre agricole ?????impossible c'est purement et simplement de la destruction. Le premier argent gagné c'est celui qui n est pas dépensé.....quand on connaît toutes les difficultés financières des collectivités et de l état.....Je doutes sur le montant total qui n a pas été réévalué.....Faire payer les riverains, c'est la double peine pour nous :on aura le bruit, plus de paysages et on ne pourra pas le prendre. Il y'a déjà des lignes existantes qu il suffit d améliorer. Que l on nous parle pas de feroutage, ça ne marche pas
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jean-Pierre ABRATE

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:40:21
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Ligne nouvelle Bordeaux?Toulouse (LNSO).
**Contribution :**

Concernant l'enquête publique sur la création de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse, ce projet a été promis et attendu depuis trop longtemps. Il est temps de le réaliser. Le Sud-Ouest mérite une infrastructure moderne, durable et à la hauteur de son dynamisme.Lorsqu'elle sera en service elle permettra de diminuer l'émission de CO2 lors des déplacements des usagers puisqu'elle diminuera le nombre de voitures et d'avions.Jean-Pierre et Marie-Anne ABRATE2215 Route de St Martial82000 MONTAUBAN
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Nicole - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:40:32
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non favorable
**Contribution :**
Ce projet est une aberration : il va à l'encontre de tout ce qui est préconisé pour la protection de l'environnement, de la faune et la flore, le respect de la biodiversité. De plus, tous les habitants qui se trouvent sur le tracé de cette nouvelle ligne sont taxés (avant même le début des travaux) et certains sont impactés par les travaux (bruits et nuisances de toutes sortes). Ces riverains ne seront pas les seuls à emprunter cette LGV alors, aurons-nous des tarifs préférentiels ou trajets gratuits ???? J'ai lu, d'autre part, que le pourcentage POUR la LGV était plus élevé que le pourcentage CONTRE. Les sondages ont été faits auprès de qui !!!! Ma constatation personnelle est qu'il y a plus de personnes qui sont opposées à ce projet du fait de la destruction environnementale.Ce n'est pas de l'idéologie mais de la raison…
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Husky Pierre - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:40:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition à projet mortifère
**Contribution :**
J'habite cette magnifique région, dans un lieu exceptionnel qu'est la vallée du Ciron et il est inconcevable de laisser ravager (encore une fois avec l'autoroute menant à Pau) cet endroit pour que quelques citadins puissent aller un peu plus vite.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# mathieu - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:41:11
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis favorable pour avoir plus de transports decarbonés
**Contribution :**
Bonjour,J'émets un avis favorable sur les premières étapes de ce projet, qui permettra de faire circuler plus de trains, non seulement longue distance mais aussi de trains du quotidien. Au global le bilan carbone est très favorable et c'est une priorité.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# AYALA Xasia - Paris

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:43:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Evitement de la zone Vallée du Ciron
**Contribution :**
Le projet menace directement l'habitat d'espèces protégées et d'espèces d'intérêt communautaire, un écosystème unique qui comprend la plus ancienne forêt de hêtres de France métropolitaine, des zones humides et une biodiversité rare (amphibiens, reptiles, insectes, oiseaux, etc.). Le tracé fragmenterait la continuité écologique et perturberait les zones humides et les activités liées aux sites naturels. Les études d'impact liées aux cycles hydrobiologiques et écologiques d'un projet tel que celui-ci sont difficiles à évaluer par plusieurs raisons : la nature du sol marécageux et son comportement pendant et après le projet (sur le long terme), la pollution sonore qui affecterait les animaux, la coupe à blanc près de la forêt de hêtres (qui sont très sensibles aux perturbations), l'introduction d'espèces exotiques envahissantes (qui profiteront de la perturbation de l'environnement pour s'y installer et rompre l'équilibre de l'habitat), traversée ferroviaire à haut risque pour la faune, etc.La vallée du Ciron fournit de nombreux services écosystémiques, tels que la régulation de l'eau et du climat et la lutte contre les ravageurs des cultures, des avantages dont bénéficie l'ensemble de la société au-delà de l'écosystème forestier. C'est un laboratoire vivant dont dépend l'humanité pour son avenir.Il existe déjà des voies ferrées reliant Bordeaux à Toulouse et à Dax. Il serait préférable de se concentrer sur leur rénovation. On ne peut pas Reduire, ni Compenser, l'impact de ce projet sur une zone comme celle-ci.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# GUERTIN Chloé - Lormont

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:43:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation du projet GPSO au regard des impacts sur la biodiversité
**Contribution :**
Dans un contexte général (connu de tous) d'érosion de la biodiversité de grave ampleur, causé par les activités humaines, il me semble que l'attitude la plus responsable serait non pas de construire une nouvelle ligne TGV mais de moderniser les infrastructures existantes.De lourds travaux de construction porteraient un nouveau coup à la biodiversité de notre territoire, qui a déjà fait les frais récemment de l'A65 et de la LGV Paris-Bordeaux (en ce qui concerne la Nouvelle-Aquitaine par exemple).Certaines zones naturelles concernées par le tracé de la ligne sont même connues pour être les derniers bastions de milieux et d'espèces d'intérêt patrimonial. Je pense notamment au Vison d'Europe, qui est en danger critique d'extinction, et pour lequel la Vallée du Ciron représente l'un des derniers refuges...Cette même vallée présente également une Hêtraie relictuelle, unique sur notre territoire.Et ce sont loin d'être les seuls milieux et espèces de grand intérêt qui seront lourdement et irréversiblement impacté(e)s par cet énième projet.Car il ne faut pas se leurrer : les mesures d'évitement, de réduction et de compensation ne sont pas la solution miracle... En effet, encore faut-il que l'état initial soit correctement évalué. Et les études semblent ici insuffisantes.Les mesures d'évitement et de réduction doivent également être correctement définies et pertinentes, ce qui est aussi remis en question dans le cas présent par les instances compétentes.Les impacts résiduels sont de ce fait mal évalués, imprécis et incomplets.Par voie de conséquence, les mesures compensatoires envisagées risquent elles aussi d'être largement sous-évaluées, insuffisantes ou inadaptées. Quant aux résultats attendus de la compensation, ils ne sont malheureusement qu'hypothétiques, car la mise en œuvre concrète de telles mesures est en réalité très difficile et non garantie… alors que ce qui sera perdu lors des travaux, sera perdu pour de bon...Afin de préserver notre territoire et sa biodiversité qui, je le rappelle, ont déjà subi les impacts cumulés d’autres grands projets d’infrastructures, la seule décision responsable est de refuser ce projet de construction et d’étudier sérieusement des alternatives moins impactantes (et certainement moins coûteuses au final).

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# DELLA FAILLE Valerie - Saint-Vivien

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:44:12
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
Pourquoi détruire cet écosystème particulièrement préservé ? C"est une référence en la matière et c'est un lieu qu'il est primordial de préserver. La hêtraie y est présente depuis des siècles et on voudrait la détruire pour gagner quelques minutes. Cette ligne va encore artificialiser des hectares entiers de nature pleine de vivant pour toujours aller plus vite, elle entraînera des coûts colossaux pour les collectivités et les citoyens alors que l'on pourrait rénover les lignes actuelles. Les inventaires sont incomplets et beaucoup d'espèces vivent et traversent cette zone particulièrement fournie. J'ai toujours plaisir à m'y rendre de temps en temps en étant attentive à la faune et la flore qui y résident. Respectons le VIVANT !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# VABRE Marie-Françoise - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:45:25
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution surla demande d'Autorisation Environnementale
**Contribution :**
L' Association Eau Secours 31 expose sa contribution dans le cadre de la consultation publique par voie électronique concernant la demande d'Autorisation Environnementale AENV n° 1 pour les investigations préalables de la ligne LGV Toulouse/Bordeaux I LE DOSSIER SE FONDE SUR DES ETUDES DEPASSEES - le débat public GPSO a eu lieu en 2005-2006-le tracé de la ligne a été défini de février 2010 à mars 2012 et achevé en 2014. Ce tracé s'est notamment appuyé sur l'étude Garonne 2050 qui donnait des indications sur les changements climatiques prévisibles pour le bassin Adour Garonne et sur les hypothèses d'adaptations à mettre en œuvre pour le maintien des usages. Mais, une autre étude (projet Life et climat) a démontré que ce qui était prévu pour 2050, aura finalement lieu en 2035. La rapidité du changement climatique pour le Sud-Ouest impose de mettre à jour tous les projets au regard de ces données, et ne permet pas de s'appuyer sur des études désormais remises en cause. La nouvelle étude d'impact doit se baser sur les dernières données disponibles. En effet, il ressort de l'arrêt « Greenpeace Nordic and Natur c/ Norvège » rendu par la Cour européenne des droits de l'Homme le 28 octobre 2025, que l'étude d'impact est une obligation procédurale qui doit se baser sur les meilleures données et méthodes scientifiques disponibles ; qu'elle doit être réalisée de bonne foi par les Etats ; qu'elle doit être adéquate, complète et opportune. II UNE PROCEDURE DE PARTICIPATION DU PUBLIC IRREGULIEREIl s'agit d'une consultation du public par voie électronique, et non d'une enquête publique. L'Administration estime que ce projet ayant déjà fait l'objet d'une enquête publique, une consultation du public par voie électronique concernant des études complémentaires est régulière au titre de l'article L122-1-1 du code de l'environnement. Toutefois, l'enquête publique citée avait été réalisée en 2014 (il y a 11 ans), et portait sur la déclaration d'utilité publique, non sur une demande d'Autorisation Environnementale.De plus, l'article L 123-17 du code de l'environnement limite à 5 ans la validité d'un enquête publique ( sauf prorogation de 5 ans supplémentaires décidée avant la fin de la période de validité)Le dossier comprend plus de 25 000 pages. La durée de la consultation ne permet pas aux citoyens de participer de manière effective à cette participation par voie électronique. III LES INSUFFISANCES, ERREURS ET OMISSIONS AFFECTANT L' ETUDE D' IMPACTPar son avis

rendu le 25 septembre 2025, l'Autorité Environnementale  retient que l'étude d'impact reste « incomplète et trop qualitative, reposant sur une méthode transversale qui présente surtout des mesures génériques par thématiques, avec des incidences résiduelles imprécises et des méthodes ERC insuffisamment précises et justifiées ».Il est surtout pointé « l'absence de cartographies précises et homogènes des milieux mettant en évidence, par superposition, les enjeux, le manque de certaines données chiffrées, la faiblesse de certaines analyses fonctionnelles et l'absence d'évaluation des effets cumulatifs. » Concernant les dossiers réglementaires portant sur la thématique de l'eau, l'Autorité environnementale relève qu'ils « ne couvrent qu'une partie des enjeux et ne compensent pas suffisamment ces lacunes de fond ».  Plus spécifiquement, nous rejoignons les recommandations de l'Autorité environnementale concernant la nécessité de compléter le dossier par la localisation cartographiée des captages pour l'alimentation en eau potable et de leurs périmètres de protection, de qualifier la vulnérabilité des nappes superficielles et profondes, et d'identifier les zones de connexion nappe–surface sensiblesNous sommes étonnés de la forte insuffisance de cette étude d'impact au regard des enjeux majeurs que représente la ressource en eau. En effet, il est simplement cartographié les cours d'eau, sans hiérarchisation de leur importance et de leur utilisation prioritaire pour l'alimentation en eau potable ou dans les zones sensibles. Or, il est essentiel de les intégrer dans un objectif de santé publique, et afin d'apprécier la compatibilité du projet avec les différentes législations sur l'eau potable en vigueur,  mais aussi dans un objectif de santé publique et de protection de l'environnement.L'intégration de l'état de qualité et l'usage des cours d'eau dans la cartographie de l'évaluation environnementale est indispensable.Notre Association Eau Secours 31l a examiné la situation de la  ressource en eau superficielle  mobilisée pour la production d'eau potable de Toulouse, via l'usine de potabilisation de Saint-Caprais, desservant plus de 100 000 habitants. Nous avions déjà alerté et questionné SNCF Réseau, l'Agence Régionale de Santé, et Réseau 31 en mars dernier, concernant les risques importants de pollution de l'eau liés à la construction d'un viaduc qui passerait au-dessus du point de prise d'eau potable de l'usine de Saint-Caprais.L'Autorité environnementale  rappelle que toute atteinte locale à la qualité de la ressource en eau issue de cette usine aura un impact majeur sur la qualité et la disponibilité en eau potable pour la population. Par courrier du 28 août 2025 adressé  à la Directrice de la DDT , l'Agence Régionale de Santé d'Occitanie (ARS) a demandé la mise en œuvre de mesures de protection strictes.Dans sa réponse (septembre 2025 -  page 132)) SNCF Réseau a répondu :« Le Maître de l'Ouvrage a pris bonne note de l'avis de l'ARS Occitanie »  mais n'a nullement répondu aux attentes de l'ARS.En conclusion, en l'état  actuel du dossier, au regard de son champ d'intervention et des enjeux essentiels liés à l'Eau, l'Association Eau Secours 31 émet un  Avis Défavorable à cette demande d'Autorisation Environnementale.

**Pièce(s) jointes(s) :**

Télécharger la pièce jointe originale (ES 31 CONTRIBUTION CONSULTATION AE LGV(1)-1.odt)

Document : ES 31 CONTRIBUTION CONSULTATION AE LGV(1)-1.odt, page 1 sur 4

**L' Association Eau Secours 31 expose sa contribution dans le cadre de la consultation publique par voie électronique concernant la demande d'Autorisation Environnementale AENV n° 1 pour les investigations préalables de la ligne LGV Toulouse/Bordeaux**

**I LE DOSSIER SE FONDE SUR DES ETUDES DEPASSEES**

**- le** débat public GPSO a eu lieu en 2005-2006

-le tracé de la ligne a été défini de février 2010 à mars 2012 et achevé en 2014. Ce tracé s'est notamment appuyé sur l'étude Garonne 2050 qui donnait des indications sur les changements climatiques prévisibles pour le bassin Adour Garonne et sur les hypothèses d'adaptations à mettre en œuvre pour le maintien des usages. Mais, une autre étude (projet Life et climat) a démontré que ce qui était prévu pour 2050, aura finalement lieu en 2035. La rapidité du changement climatique pour le Sud-Ouest impose de mettre à jour tous les projets au regard de ces données, et ne permet pas de s'appuyer sur des études désormais remises en cause.

La nouvelle étude d'impact doit se baser sur les dernières données disponibles. En effet, il ressort de l'arrêt « Greenpeace Nordic and Natur c/ Norvège » rendu par la Cour européenne des droits de l'Homme le 28 octobre 2025, que l'étude d'impact est une obligation procédurale qui doit se baser sur les meilleures données et méthodes scientifiques disponibles ; qu'elle doit être réalisée de bonne foi par les Etats ; qu'elle doit être adéquate, complète et opportune.

**II UNE PROCEDURE DE PARTICIPATION DU PUBLIC IRREGULIERE**

Il s'agit d'une consultation du public par voie électronique, et non d'une enquête publique.

L'Administration estime que ce projet ayant déjà fait l'objet d'une enquête publique, une consultation du public par voie électronique concernant des études complémentaires est régulière au titre de l'article L122-1-1 du code de l'environnement.

Toutefois, l'enquête publique citée avait été réalisée en 2014 (il y a 11 ans), et portait sur la déclaration d'utilité publique, non sur une demande d'Autorisation Environnementale.

De plus, l'article L 123-17 du code de l'environnement limite à 5 ans la validité d'un enquête publique ( sauf prorogation de 5 ans supplémentaires décidée avant la fin de la période de validité)

Le dossier comprend plus de 25 000 pages. La durée de la consultation ne permet pas aux citoyens de participer de manière effective à cette participation par voie électronique.

**III LES INSUFFISANCES, ERREURS ET OMISSIONS AFFECTANT L' ETUDE D' IMPAC T**

Par son avis rendu le 25 septembre 2025, l'Autorité Environnementale retient que l'étude d'impact reste « *incomplète et trop qualitative, reposant sur une méthode transversale qui présente surtout des mesures génériques par thématiques, avec des incidences résiduelles imprécises et des méthodes ERC insuffisamment précises et justifiées* ».

Il est surtout pointé « *l'absence de cartographies précises et homogènes des milieux mettant en évidence, par superposition, les enjeux, le manque de certaines données chiffrées, la faiblesse de certaines analyses fonctionnelles et l'absence d'évaluation des effets cumulatifs.* »

Concernant les dossiers réglementaires portant sur la thématique de l'eau, l'Autorité environnementale relève qu'ils « *ne couvrent qu'une partie des enjeux et ne compensent pas suffisamment ces lacunes de fond* ».

Plus spécifiquement, nous rejoignons les recommandations de l'Autorité environnementale concernant la nécessité de compléter le dossier par la localisation cartographiée des captages pour l'alimentation en eau potable et de leurs périmètres de protection, de qualifier la vulnérabilité des nappes superficielles et profondes, et d'identifier les zones de connexion nappe-surface sensibles

Nous sommes étonnés de la forte insuffisance de cette étude d'impact au regard des enjeux majeurs que représente la ressource en eau.

En effet, il est simplement cartographié les cours d'eau, sans hiérarchisation de leur importance et de leur utilisation prioritaire pour l'alimentation en eau potable ou dans les zones sensibles.

Or, il est essentiel de les intégrer dans un objectif de santé publique, et afin d'apprécier la compatibilité du projet avec les différentes législations sur l'eau potable en vigueur, mais aussi dans un objectif de santé publique et de protection de l'environnement.

L'intégration de l'état de qualité et l'usage des cours d'eau dans la cartographie de l'évaluation environnementale est indispensable.

Notre Association Eau Secours 31l a examiné la situation de la ressource en eau superficielle mobilisée pour la production d'eau potable de Toulouse, via l'usine de potabilisation de Saint-Caprais, desservant plus de 100 000 habitants.

Nous avions déjà alerté et questionné SNCF Réseau, l'Agence Régionale de Santé, et Réseau 31 en mars dernier, concernant les risques importants de pollution de l'eau liés à la construction d'un viaduc qui passerait au-dessus du point de prise d'eau potable de l'usine de Saint-Caprais.

L'Autorité environnementale rappelle que toute atteinte locale à la qualité de la ressource en eau issue de cette usine aura un impact majeur sur la qualité et la disponibilité en eau potable pour la population.

Par courrier du 28 août 2025 adressé à la Directrice de la DDT , l'Agence Régionale de Santé d'Occitanie (ARS) a demandé la mise en œuvre de mesures de protection strictes.

Dans sa réponse (septembre 2025 - page 132)) SNCF Réseau a répondu :

« *Le Maître de l'Ouvrage a pris bonne note de l'avis de l'ARS Occitanie* » mais n'a nullement répondu aux attentes de l'ARS.

En conclusion, en l'état actuel du dossier, au regard de son champ d'intervention et des enjeux essentiels liés à l'Eau, l'Association Eau Secours 31 émet un Avis Défavorable à cette demande d'Autorisation Environnementale.

# PERES Karin - Ramonville-Saint-Agne

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:50:04
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** je conteste la validité de c la demande d'autorisation environnementale relative aux investigations préalables à la réalisation de la LNSO
**Contribution :**
Cette consultation ne permet pas aux citoyens de pouvoir clairement être informés.Sérieusement comment voulez-vous qu'un citoyen ou même un élu trouve le temps de lire 35 000pages et de remettre en situation, évaluer, tout ce qui y est décrit ?D'autre part dans la partie 11,  Comment les signalements effectués par les citoyens seront ils pris en compte et donneront -ils réellement lieu à des réajustements, Comment la participation du public va-t-elle s'inscrire dans la durée et la transparence?Pour ces raisons j'émets un avis défavorable à la validité de cette consultation
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sophie  - Labastide-du-Haut-Mont

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:52:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection de la vallée du Citron
**Contribution :**
Ayant habité dans la vallée du Citron sur les communes de Villandraut et St Symphorien, je souhaite que des études sérieuses environnementales soient réalisées notamment sur la biodiversité des zones humides à préserver. Cette vallée est une richesse à préserver et des mesures doivent être prises pour éviter cette zone.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# rodolphe GAZAGNES

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:53:42
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Soutiens à la ligne Bordeaux-Toulouse
**Contribution :**
Bonjour, par le présent courriel je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse. Ce projet est vital pour le développement et l'attractivité du Sud-Ouest. Il renforcera les échanges économiques, facilitera les déplacements du quotidien et dynamisera nos territoires.Gazagnes RodolpheEnvoyé de mon iPad
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# AUBRY christine - Frontignan-Savès

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:54:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Refus du projet
**Contribution :**
Pour la biodiversité Site a préserver
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Infanti, Robert

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 19:54:21
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Je soutiens pleinement ce projet de lgv qui permettra de désenclaver notre territoire
**Contribution :**
Envoyé de mon iPhone

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LARRUE Dominique - Castres-Gironde

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:02:19
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne ferroviaire très néfaste
**Contribution :**
Ligne qui haché les territoires et qui ne respecte pas les sols (roche fantômes)Sources envahies (bellefonds).Naturas 2000 non respectées. Exploitations et entretiens très coûteux. Pourquoi on n'aménage pas les lignes existantes ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mokuenko  Nicolas  - Villenave-d'Ornon

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:02:25
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Le projet va impacter un trop grand nombre d'espèces et d'habitats naturels fragiles. Nous avons une responsabilité pour la protection de ces espaces vivants et gagner 1h de temps de trajet ne devrait pas être un objectif supérieur. L'ex Aquitaine est déjà trop fragmentée par le réseau routier et ferroviaire, il faut préserver le peu qu'il reste au lieu de le détruire
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Pierre - Cours-les-Bains

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:02:30
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je suis contre ce projet de LGV
**Contribution :**
Quelle tristesse de traverser tout ce coin du sud Gironde, en particulier la vallée du ciron et du barthos, si nature encore, il est inévitable vu l'ampleur des travaux a réaliser pour cette voie de ne pas saccager tout ce qui forme cet écosystème , de le modifier,détraquer, mais surtout le faire disparaître ! En passant par la modification de la morphologie du terrain, aux contournement voir assechement des très nombreuses sources, la coupe de vieux sujets d'arbres, qui forcément vont changer mais encore une fois déchirer des zones et milieux adapté a de très nombreuses espèces d'insectes et mammifères bien ancrés dans ces lieux spécifiques.De plus,et pas besoin d'être un grand intellectuel ou etre tres cultivé pour s'en apercevoir, ce projet et loin d'être nécessaire et logique, il y a éventuellement d'autres alternatives pour relier ces trois destinations a deservir si seulement gagner quelques miserables minutes était une question de vie ou de mort... Et tous cet argent nécessaire! Qui sera pris aux contribuables bien évidemment, en plus de nous ôter ces coins paradisiaques notre argent pour manger et vivre  sera gaspillé...C'est râlant ,attristant!!NON a ce projet inutile!!!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# 33658089412

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:02:58
**Lieu de dépôt :** Par email
**Contribution :**

**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (text_0.txt)

# rassant laurent - Fossès-et-Baleyssac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:03:56
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable
**Contribution :**
Je suis défavorable aux travaux qui vont endommager voir réduire à néant une vallée humide, le Ciron.En France nous n'avons plus ou presque de zones humides qui sont pourtant indispensables. Elles abritent une incroyable biodiversité qui se fait de plus en plus rare suite justement à l'assèchement de ces zones.De plus le projet de LGV n'est pas indispensable à nos régions et la dépense démentielle n'est plus supportable par notre économie.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Raymond RATIO

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:06:41
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** consultation LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Monsieur le commissaireJe lis que ce projet est destiné à moderniser l'offre ferroviaire,qu'il est utile pour les besoins croissants de mobilité et qu'il participe au dynamisme du territoire.Tout cela relève d'une course sans fin de l'occupation de l'espace.Ces arguments, formules magiques des aménageurs du territoire, on aurait pu ajouter désenclavement et même innovation, sont resservis à profusion dans tous les discours officiels. Aujourd'hui, alors que nous souffrons de cet accaparement des terres et des pollutions annexes, les décideurs restent sur cette position destructrice d'aller plus vite, de gagner du temps, bouger plus .Globalement cela doit faire marcher la productivité, mais à quel prix?Dans les livres d'économie c'est la définition du dynamisme économique. Nous y voila, la croissance qui nous mène au désastre planétaire. Et encore il n'est pas certain que ces travaux entrainent un plus dans le PIB. Les rythmes du vivant ne sont pas du tout le souci des aménageurs parce que leur réel à eux ce n'est pas la Terre et les milieux de vie: leur réel à eux, c"est l'espace qu'il faut agencer, surveiller, gouverner et soumettre à la production et au commerce; Ils ont fabriqué une pseudo-science. Cette nouvelle offre ferroviaire est une destruction de plus, inutile;Raymond Ratio Ingénieur à la retraite
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# DAVID DOMINIQUE - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:08:58
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** incertitude financière, impréparation et impact environnemental
**Contribution :**
Je m’oppose à ces travaux d’investigation pour deux raisons majeures :1/ J’estime ces travaux prématurés au regard de l’incertitude sur le financement du  projet.  Dans un contexte budgétaire national très incertain, le bouclage du financement du projet de LGV n’est à ce jour pas réalisé et menace clairement sa faisabilité. Tous les travaux et les investigations qui pourraient être engagés aujourd’hui portent la menace d’être interrompus voire totalement stoppés dans les mois et années à

venir, créant des stigmates d’autant plus irréversibles pour notre environnement et notre bio diversité qu’ils ne feront pas l’objet d’aménagement ou de compensation à caractère environnemental.2/ Ces travaux s’engagent dans un cadre préparatoire non abouti, comme le précise l’Autorité environnementale dans l’avis qu’elle a rendu sur ce sujet. Dans ce contexte, ses impacts environnementaux sont particulièrement incertains et non maîtrisés. L’Opérateur doit donc revoir sa copie en suivant les recommandations de l’AE. Par ailleurs, le Conseil d’Orientation des Infrastructures est lui encore en cours d’audition et il est urgent d’attendre l’avis qui sera rendu.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Andr SALESSES

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:09:18
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Ligne Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Bonsoir, Je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse. Ce projet est vital pour le développement et l'attractivité du Sud-Ouest. Il renforcera les échanges économiques, facilitera les déplacements du quotidien et dynamisera nos territoires ?André SALESSES
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Delphine  - Agen

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:09:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre le LGV
**Contribution :**
Ce projet va abîmé l’écosystème des forêts, des rivières qu’il va traverser pourquoi ne pas améliorer la ligne existante cela est possible …
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Loulou  - Landiras

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:13:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Refus LGV
**Contribution :**
Pollution du paysage,de l air, du sol et des ruisseaux, fossés et divers cours d' eau.Pollution de l environnement pour la réalisation des travaux Dégradation de la biodiversité Coût très important pour gagner a peine une demi heure du temps de trajet....Merci de prendre en compte ma déclaration
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Grenier Alain - Saint-Michel-de-Villadeix

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:15:30
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
Je pense que la vallée, du Ciron doit être protégée, en effet la hêtraie qui s'y trouve est d'une importance scientifique majeure et le projet LGV y portera atteinte ainsi qu'aux zones humides et espèces rares que l'on y rencontre. Plutôt que ce projet, pourquoi ne pas moderniser une ligne existante ce  qui serait moins couteux et moins destructeur ? De plus cette consultation d'un mois est

trop courte et exclu le public n'ayant pas accès à internet. Je demande donc un prolongement du délai.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# DETRAZ CHRISTOPHE - Camblanes-et-Meynac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:15:38
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Je suis fortement défavorable à un projet gigantesque qui va fragmenter les milieux encore plus, dans un espace déjà découpé par des infrastructures lourdes comme l'A65. Les effets sur les corridors écologiques n'ont pas pu être évalués de façon satisfaisante. Les mesures de compensations ne sont pas obligatoirement situées sur les bassins versants touchés et leur efficacité est douteuse. De toute façon leur efficacité ne sera possible que bien des années après la destruction des milieux pas la LGV on a donc un bilan obligatoirement négatif. Egalement les risques sur la ressource en eau sont réels, les travaux, forages et sondages mettent en danger les nappes qui sont déjà dans un état critique dans toute une région qui souffre d'un déficit de plus en plus grave.Ces travaux vont artificialisés les sols, détruire des massifs forestiers, tout cela pour l'utilité publique douteuse de réduire le trajet en train entre Paris et Toulouse de moins d'une heure (et plutôt une demi-heure). Cette infrastructure passe sur le territoire en étrangère elle n'améliore en rien les besoins de mobilité des habitants des régions traversées, elle ne fait qu'accroitre la métropolisation et la relégation des campagnes et mettant en tension les grandes villes françaises. L'arrivée du TGV à Toulouse n'aura pour effet, comme à Bordeaux, que de concentrer des populations sur ces grandes villes et de favoriser la spéculation immobilière. Tout cela au bénéfice des grands groupes du BTP qui s'enrichissent ainsi grâce à l'investissement de l'Etat et des collectivités.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Koscielny Manon - Tieste-Uragnoux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:18:50
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Demande d'arrêt du projet
**Contribution :**
Honte à ce projet qui massacre un environnement précieux pour de nombreuses espèces !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Paulette - Préchac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:20:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Bassin versant du Ciron, de l'eau, des villages et une population à défendre
**Contribution :**
Le tracé prévu pour la LGV Bdx-Toulouse dans la partie girondine de la Vallée du Ciron, c'est 17 viaducs sur 15 affluents, avec des viaducs qui passeraient au dessus de l'autoroute au niveau du village de Bernos-Beaulac, comme à Los Angeles?... Couper tous ces affluents ferait mourir tout un écosystème ... Et vous savez quoi, il y a des gens qui habitent dans les villages, qui seraient coupés en deux eux aussi... en cas de feu, nous serions pris au piège comme le gibier, sans pourvoir traverser derrière des grillages... Landiras et les villages touchés pendant ce terrible incendie, sont des villages du bassin versant du Ciron...

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Stéphane - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:20:54
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet
**Contribution :**
Je m'oppose à ce projet. Je ne fais pas confiance aux études menées, qui ne servent qu'à justifier un projet aberrant.Aberrant financièrement : jeter des milliards d'euros par les fenêtres quand le pays est endetté jusqu'au cou, pour gagner quelques minutes sur un trajet Bordeaux Toulouse ? Dans une époque où le télétravail s'est développé et où les trajets professionnels longue distance sont réduits au minimum ?Aberrant écologiquement : mettre en avant le bilan carbone du TGV par rapport à la voiture, quand une ligne existe déjà (et peut se moderniser), que la nouvelle ligne LGV va détruire des écosystèmes entiers et que le chantier va émettre un CO2 qui sera compensé au bout de de dizaines, voire centaines d'années ? Les études de gain carbone ont-elles, par ailleurs, été réévaluées avec l'expansion du trafic automobile électrique ?Pense t'on sérieusement compenser la perte d'un hêtraie de 40 000 ans par la plantation de quelques jeunes arbres ?Quelle responsabilité devant l'Histoire les deux présidents des régions Nouvelle Aquitaine et Occitanie et de tous les décideurs sont-ils prêts à assumer ? Faudra t'il s'étonner lorsqu'on se rendra compte du réel impact sur la dette de la France, des fréquentations réelles des TGV, de la catastrophe écologique ? Seront-ils là pour assumer ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Michel ROUYER

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:21:31
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** ligne nouvelle Bordeaux?Toulouse.
**Contribution :**
Je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse. Ce projet est vital pour le développement et l'attractivité du Sud-Ouest. Il renforcera les échanges économiques, facilitera les déplacements du quotidien et dynamisera nos territoires Michel ROUYER Montauban
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Emma - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:23:09
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation du projet GPSO
**Contribution :**
Je m'oppose au projet GPSO et donc à la demande d'autorisation environnementale relative aux investigations préalables à la réalisation de la Ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse. Il existe une alternative moins coûteuse et plus rapide à mettre en œuvre : la rénovation des lignes existantes et la réhabilitation du maillage local et régional pour permettre l'intermodalité des transports. Pourquoi détruire et bétonner des centaines de kilomètres de milieu naturel alors qu'une solution existe déjà par l'aménagement de la ligne existante !De plus dans une période de crise budgétaire, dont la dette fait les gros titres régulièrement, ou il est demandé à chacun de faire des efforts, on vient ici gaspiller 14 milliards d’euro (cout dont on sait, par référence à la ligne LGV déjà réalisé, qu’il sera largement dépassé).En conclusion, je suis favorable au train, mais un train du

quotidien et qui s'intègrerait dans un projet moins désastreux en termes d'environnement et d'économie. NON à cette nouvelle ligne de TGV, OUI à la rénovation des lignes existantes!!J'émets donc un Avis défavorable à la demande d'autorisation environnementale relative aux investigations préalables à la réalisation de la Ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LE THI NGAN - Verdelais

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:23:23
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** AVIS DEFAVORABLE PPVE GPSO BORDEAUX TOULOUSE
**Contribution :**
JE SUIS OPPOSEE A LA CONSTRUCTION D'UNE LGV BORDEAUX-TOULOUSE / BORDEAUX-DAXJe suis fermement opposée à la réalisation d'une LGV BORDEAUX-TOULOUSE / BORDEAUX-DAX, c'est une ligne qui profiterait à bien moins de 10% des voyageurs (km-voyageurs pour être précise) pour la somme pharaonique de 14 MM€ somme estimée en 2014.Et ce qui est le plus indécent, c'est que le financement pèserait sur un public pas vraiment (voire pas du tout) concerné par les trajets Paris-Toulouse ou Paris-Dax, c'est-à-dire tous les propriétaires habitant à moins d'une heure de Bordeaux, Agen, Marmande ou Toulouse.Il paraît que c'est moderne de voyager dans un train qui roule à plus de 300 km/h, que ça désenclave Toulouse, pauvre ville en ruine ! JE M'OPPOSE A L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE RELATIVE AUX INVESTIGATIONS PREALABLES A LA REALISATION DE LA LIGNE NOUVELLE DU SUD-OUEST ENTRE BORDEAUX ET TOULOUSECar le prix à payer, en plus des 14 MM€uros, inclut :-l'engloutissement de 4 800 ha avec le saccage de zones Natura 2000 et de terres agricoles,-le défrichement et la coupe d'arbres qui séquestrent le carbone grâce à : leur biomasse, leurs racines, le sol, la litière et le bois mort,-la destruction d'espèces fragiles et protégées, et/ou de leur habitat,-la mise en danger de la biodiversité et de zones humides,-l'augmentation de la production d'électricité (encore d'autres ha, d'autres expropriations etc),-le mépris des personnes impactées par les chantiers (grands producteurs de CO2) qui durent des années, leur commune balafrée à jamais par un engin hyper bruyant qui leur est complètement inutile,-etc.Je voudrais rappeler qu'un arbre nouvellement planté ne pourra remplacer l'arbre arraché qu'au bout de quelques dizaines d'années. Et pendant ce temps le CO2 n'est plus capturé et se répand dans l'atmosphère.Lê Thi Ngându collectif NON LGV NiNA(ni ici ni ailleurs !)
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Archibald Hadocks

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:25:26
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Avis ligne THV
**Contribution :**
Les generations futures se demanderaient pourquoi avoir sacrifié définitivement tant de biodiversité pour permettre a des voyageurs de gagner juste un peu de temps.Alors en leurs noms je vous demande:? POURQUOI ? Benoit Calvet
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jeanne - Captieux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:26:29
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Opposition à la construction de cette ligne
**Contribution :**
Gagner si peu de temps Perdre biodiversité remarquable millénaire Et le coût de cette inutilité Les ter plus nombreux auraient un rapport plus judicieux
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Constant Magali - Saint-Paul-Flaugnac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:28:26
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protègez la vallée du Ciron
**Contribution :**
Il y a des trésors qui ne peuvent pas être remplacés. Une forêt comme la vallée du Ciron est un trésor de biodiversité et cette biodiversité est bien plus vitale qu'une ligne de tgv qui pourrait trouver un autre chemin. Ne detruisez pas la forêt de la vallée du Ciron, trésor inestimable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lavaud Xavier - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:30:03
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable sur le projet et ses aspects environnementaux
**Contribution :**
Avant que les travaux des AFSB et des AFNT ne conduisent à dégrader considérablement les temps de trajet entre Bordeaux et Toulouse, le temps de trajet entre ces deux villes était de deux heures, donc aussi long qu'entre Bordeaux et Paris, ce qui paraît choquant pour une distance même pas deux fois moindre.Quant à Bordeaux et Dax, les temps de trajet entre ces deux villes sont quelque peu décevants surtout quand on songe que des vitesses comparables à celles des TGV y ont été pratiquées lors des essais de 1955 grâce à son excellent tracé.On peut comprendre qu'on cherche à gagner du temps, par l'amélioration des infrastructures existantes ou par la construction de lignes nouvelles. Dans un cas comme dans l'autre, la démarche de protection de l'environnement consiste à éviter, réduire, compenser (démarche ERC), dans cet ordre de préférence. Eviter :Peut-on éviter ? Entre Bordeaux et Toulouse, il est difficile d'obtenir des gains de temps significatifs à cause d'un tracé relativement tortueux. Pour gagner du temps il est donc nécessaire de construire des shunts, jusqu'à une cinquantaine de kilomètres de voies nouvelles, voire une ligne nouvelle.Mais faut-il gagner du temps à tout prix ?Entre Bordeaux et Dax, il existe des points singuliers à Lamothe, Morcenx et Rion-des-Landes. Alors qu'entre Paris et Bordeaux, la SNCF a fait tout ce qui était raisonnablement possible pour porter la vitesse à 220 km/h, rien de tel n'a été fait entre Bordeaux et Dax hormis une rectification a minima de la courbe de Lamothe vers 1972.Il a donc été décidé de construire un ensemble de lignes nouvelles permettant des vitesses d'au moins 320 km/h. Le gain de temps est significatif entre Bordeaux et Toulouse mais marginal entre Bordeaux et Dax (5 à 10 minutes tout au plus par rapport à une amélioration de la ligne historique selon les principes appliqués par la SNCF entre Paris et Bordeaux au début des années 70 pour les rapides à 200, puis vers 1990 pour le TGV Atlantique).Réduire :On a vu que la construction d'une LGV de Bordeaux à Dax est parfaitement évitable même si des aménagements de vitesse et de capacité sont souhaitables. La conclusion quant à Bordeaux à Toulouse est plus nuancée.Le projet GPSO est absolument contraire à la démarche "réduire" pour les raisons suivantes :la liaison entre Bordeaux et Dax est beaucoup plus longue que par la ligne historique (ce qui explique en partie le gain de temps décevant qu'elle apporte),les normes de tracé ont été fixées au plus haut niveau d'ambition pour permettre la vitesse de 320 km/h voire, 350 km/h.La justification officielle du tracé excessivement long de la LGV de

Bordeaux à Dax est le choix de faire un tronc commun avec la ligne de Toulouse. Mais un tronc commun aurait été possible avec un tracé à l'ouest du camp de Captieux, option qui n'a jamais été proposée ; il en serait résulté une ligne à peine plus longue que la ligne historique et desservant Mont-de-Marsan tout aussi bien que GPSO. Au surplus, cela aurait permis de passer plus au sud et de moins impacter la vallée du Ciron.Les normes de tracé ont été fixées au plus haut niveau d'ambition permis par les performances possibles du matériel roulant, quoi qu'il en coûte. A ce propos, on peut déplorer le développement sans frein du transport aérien, mais force est de constater que pour de nombreuses raisons, notamment environnementales, il se contente en 2025 d'avions qui ne sont pas plus rapides que le Boeing 707 des années 50. Le chemin de fer n'est certes pas confronté au mur du son mais il faut parfois savoir limiter ses ambitions pour éviter de payer trop cher un avantage minime.La ligne de Toulouse n'a fait l'objet d'aucune étude de rapport coût/efficacité visant à choisir la vitesse optimale en fonction des perspectives de trafic. C'est pourtant ce que font les Québécois et d'autres canadiens pour le projet de LGV de la vallée du Saint-Laurent. Une réduction de la vitesse à 250 km/h ne ferait perdre qu'une dizaine de minutes mais elle réduirait considérablement la surface des emprises et par conséquent l'impact environnemental.Compenser :Dans le cas présent, le point "éviter" et surtout le point "réduire" n'ayant pas été étudiés de façon suffisamment approfondie, il est nécessaire d'étudier sérieusement des variantes moins ambitieuses et il est prématuré de se pencher sur le point "compenser" qui n'est de toute façon qu'un pis-aller.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Alexandra - Cabanac-et-Villagrains

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:31:11
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la LGV
**Contribution :**
Contre la réalisation de la LGV en gironde qui va anéantir l écosystème riche de nos campagnes et forêts Reemployons plutôt les anciennes voies existantes
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Hélène - Fargues-sur-Ourbise

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:32:16
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Observations sur le projet GPSO
**Contribution :**
Habitant Fargues-sur-Ourbise dans le Lot-et-Garonne, je suis très attachée aux paysages forestiers qui l'entourent et à la tranquillité qui s'en dégage. Alors que l'on nous culpabilise en permanence sur notre empreinte carbone, je suis donc très étonnée voire choquée de constater que pour la réalisation de la nouvelle ligne SNCF entre Bordeaux et Toulouse, des milliers d'hectares d'arbres vont être abattus sans que cela n'indigne personne. Ce projet va non seulement avoir des retombées écologiques mais aussi économiques. Je m'étonne également et trouve injuste qu'un impôt foncier soit augmenté pour financer un projet, insuffisamment étudié et rejeté par une grande partie de la population. L'étude d'impact s'avère en effet incomplète, imparfaite faute d'inventaires exhaustifs, de présentations précises de cartographies et de cohérences.Un projet de cette ampleur EXIGE de prendre le temps d'étudier tous les paramètres afin d' en établir complètement et justement les conséquences écologiques et économiques.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Tricaud Jérôme - Cestas

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:35:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis très défavorable
**Contribution :**
A l 'heure où le réchauffement climatique s'accélère, la biodiversité s'effondre, il est temps de regarder la réalité en face. Et cette réalité n'est plus celle d'hier. Sous prétexte de « transition », de « décarbonation », on en reste aux mêmes recettes, qui impliquent que l'on continue à détruire les écosystèmes, qui comme le rappellent de nombreuses publications scientifiques, ne seront jamais « compensées » (exemple : https://www.nss-journal.org/articles/nss/full_html/2018/02/nss180032/nss180032.html), et que l'on consomme beaucoup d'énergies fossiles pour extraire, construire et maintenir. Car la priorité reste bien entendu la vitesse à tout prix, qu'une vague promesse de transport modal permet d'habiller en vert.Cette nouvelle réalité, marquée par le dérèglement et l'effondrement, crée un régime d'incertitude qui nécessite de penser différemment et de promouvoir la robustesse au lieu de la performance (https://www.youtube.com/watch?v=6o7hHRKQa10). Cette robustesse passe par de la sobriété, faire mieux avec moins, promouvoir les mobilités douces, faire en sorte de réchauffer et de détruire le moins possible tout en promouvant une diversification des modes de transport. Et l'on a déjà tout ce qui faut en terme d'infrastructures dans les métropoles et entre elles pour réaliser cette diversification. En revanche les petites villes et villages sont délaissés, alors qu'il existait autrefois un réseau ferroviaire bien plus dense. et, tandis qu'on pointe du doigt les gens des campagnes et du péri-urbain pour l'utilisation de la voiture au quotidien, des urbains se donneraient bonne conscience en utilisant le train pour un voyage d'agrément ? Pas de justice climatique sans justice sociale.Au-delà de la cécité environnementale et sociale qui caractérise ce projet, c'est la profonde méconnaissance du caractère chaotique de la situation dans laquelle nous sommes entrés. Plus que jamais, il est temps de reconsidérer autrement les choses, et cela ne passe pas par « agir » n'importe comment, avec les outils et les objectifs d'hier, mais plutôt réellement penser les choses, voir toutes les conséquences, se méfier des fausses promesses qui ne sont faites que pour maintenir le statu quo habillé en agitation. Tous ces communs dont nous disposons déjà (voies, routes) sont bien suffisantes pour penser et imaginer un avenir moins sombre. Ne rajoutons pas de l'artificialisation, alors que 50 m² sont détruits chaque seconde en Europe (https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/visuel/2025/10/01/visualisez-le-betonnage-a-grande-echelle-de-la-nature-europeenne_6643818_4355770.html). Il est fou de continuer à artificialiser et ainsi se fragiliser davantage par rapport au chaos climatique et environnemental. La résilience passe par garder au maximum les terres agricoles et forestières, disposer ainsi de ressources et d'espaces capables d'accueillir la biodiversité, car au-delà de la perte d'habitat que l'on prétend « compenser », se pose la question de la fragmentation de cet habitat si préjudiciable à la flore et à la faune (https://iees-paris.fr/la-fragmentation-des-habitats-empeche-les-especes-de-suivre-le-changement-climatique/).Enfin, comment ne pas penser de manière plus émotionnelle à la vallée du Ciron, si riche et apaisante, qui serait banalisée comme n'importe quel espace péri-urbain par un bolide d'acier ?Je demande donc qu'une étude alternative intégrant l'existant, et rien que l'existant, soit envisagée.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Debiastre  Antoine - Puisseguin

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:36:54
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable pour le projet de lgv
**Contribution :**

Ce projet met en péril tout un écosystème. Écosystème unique en Gironde et sûrement plus encore. Il est temps de commencer à penser avec son temps, nous voyons aujourd'hui l'impact des projets d'hier.Ne refaisons pas les mêmes erreurs
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Alexandre - Illats

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:37:46
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis sur nouvelle ligne Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Je m'oppose à  la LGV Bordeaux  Toulouse
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Milo - Preignac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:41:58
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable au projet
**Contribution :**
Je souhaite que la biodiversité et les écosystèmes présent proche du Ciron soit davantage pris en compte dans le projet de la ligne Bordeaux-Toulouse. La perte de ces écosystèmes pourrait engendrer de multiples conséquences écologiques comme la disparition de plusieurs espèces, des habitants naturels, des zones humides (déjà bien visible). D'un point de vue économique, la baisse des ressources naturels pourraient engendre des pertes financières pour les communes avoisinantes le Ciron vivant en partie du tourisme lié aux activités nautiques sur le Ciron (exemple : kayak). L'ensemble des critères économiques et écologiques liés aux écosystèmes du Ciron devront être évalués pour un aménagement durable de la ligne.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# ROUCHALEAU Sandrine - Lignan-de-Bazas

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:42:06
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Nuisances Lgv
**Contribution :**
Pour quelques minutes supplémentaires, nous allons devoir payer une lourde contribution de diverses manières: Payer financièrement en tant que particulier et par le biais des collectivités... Payer des conséquences de la LGV, lié aux bruits, payer les nuisances à la construction, Et surtout payer, la colère de la nature qui va être amputée, abîmée, défrichée. En ces temps austères pour notre pays, n'est il pas plus raisonnable de réhabiliter une voie déjà existante ?!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Francois BURG

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:43:19
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** ligne TGV
**Contribution :**
Bonjour, Cette ligne est importante dans le cadre de la défense écologique. En favorisant le train, la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse permettra de réduire les émissions de CO? et d'alléger la

circulation routière. C'est une écologie de la raison, celle qui conjugue progrès, mobilité et respect de l'environnement. si nous comparons avec le transport maritime et les avions qui sont hyper polluant, nous pouvons comprendre les valeurs écologiques.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Céline - Bruges-Capbis-Mifaget

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:44:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Je donne un avis défavorable au projet de LGV Bordeaux–Toulouse–Dax.Le projet entraîne des impacts environnementaux très importants : destruction de milliers d'hectares (forêts, zones humides, terres agricoles), atteintes aux cours d'eau et à la biodiversité. Il ne respecte pas correctement la séquence Éviter–Réduire–Compenser, et les mesures de compensation prévues sont insuffisantes ou non opérationnelles.Plusieurs instances expertes ont émis un avis défavorable ou très critique (Conseil National de Protection de la Nature, Commission locale de l'eau du SAGE Ciron, Autorité environnementale), ce qui confirme la faiblesse du dossier.Enfin, le coût réel, désormais proche de 20 milliards d'euros, apparaît disproportionné au regard des bénéfices attendus.Pour ces raisons, je demande de ne pas accorder l'autorisation environnementale.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# SAVIGNAC PIERRE - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:47:13
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** NON AUX AFSB ET NON A LA  LGV
**Contribution :**
Je suis totalement opposé au projet de LGV Bordeaux/Toulouse depuis 18 ans pour les raisons suivantes :- Pour les AFSB BEGLES / ST MEDARD D'EYRANS : destruction de 400 logements, destruction de vignoble, destruction de zones humides, destruction de la biodiversité, nuisances sonores de jour comme de nuit, nuisance dans la traversée des villages, noria de camions, etc. etc. et ceci pendant minimum 3 années- Ligne LGV BX / TOULOUSE : Travaux phaaroniques en cette période de vache maigre pour le pays qui ne sait où trouver des économies !!! Où est le bons sens de nos politiques ? les 14 milliards de devis annoncés datent de plusieurs années et se transformeront en 20 ou 25 milliards d'ici la fin des travaux ! Qui va payer ? On a déjà une Taxe depuis 2 ou 3 ans sur la feuille d'impots fonciers et elle ne cessera pas d'augmenter tous les ans pendant 40 ans !Les travaux au total vont durer 7 ou 8 années. ET TOUT CA POUR GAGNER 20 à 25 minutes SUR LE TRAJET BX/TOULOUSE !!! ON MARCHE SUR LA TETENON A CETTE LGV.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Grégory  - Limoges

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:48:17
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** gaspillage
**Contribution :**
Bonjour,Outre, le coût financier de l'investissement alors qu'il faut urgemment entretenir les voies ferrées existantes avant d'en créér d'autres qui ne sont pas essentielles, en tout cas celle là. La

création de cette voie ferrée va dégrader au plus haut point la nature et ainsi accélérer la disparition de l'être humain, inévitable avec ce genres de projetsCordialement
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LAURENCE - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:48:37
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** CONSULTATION PUBLIQUE GPSO Vallée du CIRON
**Contribution :**
Je suis totalement opposée à ce projet qui va détruire ce lieu, sa beauté originelle et son équilibre, ce projet est inacceptable dans les termes annoncés, il faut revoir complètement les lignes de ce projet en mettant en exergue la protection du site et l'équilibre flore et faune. Défigurer et tuer la nature c'est un crime...
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Valerie - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:52:59
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la LGV
**Contribution :**
Je suis contre
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# laurence - Naujac-sur-Mer

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:53:59
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Observation projet GPSO
**Contribution :**
Avis défavorable : ce projet traverse des zones humides fragiles et particulièrement riche en biodiversité remarquable. Des zones de captage d'eau potable sont concernées. Les risques hydrauliques et environnementaux sont trop élevés. De plus un projet très couteux également financièrement alors que la modernisation des voies existantes est possible. La vallée du Ciron est un bien commun tellement précieux.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# DELPECH Marc - Montbartier

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:55:52
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** avis personnel
**Contribution :**
avis  très favorable à la réalisation de la ligne LGV Paris Toulouse
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Julie - Castres-Gironde

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:56:55
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Opposition au projet d'AFSB
**Contribution :**
Je suis opposée encore et toujours comme lors des premières consultations et enquêtes publiques, qui ont démontré que la majorité des citoyens étaient contre.Mais malheureusement nos dirigeants passent toujours outre de l'avis de leurs concitoyens.Il est malheureux de faire croire qu'un projet qui va détruire autant autour de lui est écologique, il ne le sera jamais.Le projet tel que proposé aurait un impact écologique catastrophique et verrait :-la disparition de milliers d'hectares de terres agricoles et viticoles ;-la construction d'ouvrages d'art imposants comme le viaduc permettant d'enjamber le Gat-Mort (+ de 400 mètres de long et + de 20 mètre de haut), causant ainsi pour les populations à plusieurs kilomètres à la ronde des nuisances sonores significative ;-la mise en péril (voire la disparition) par cette construction de nombreuses zones humides et environnement naturels, dont les sources protégées de Bellefond qui alimentent en eau 20% de la population de la Communauté Urbaine de Bordeaux. La construction telle que prévue mettrait à mal la pérennité de ces sources et donc l'approvisionnement en eau de l'agglomération bordelaise. La liaison avec Toulouse est-elle à ce prix ?J'estime que l'ampleur et la nature des défrichements prévus pour les investigations préalables sont absolument incompatibles avec une autorisation environnementale. Les destructions envisagées – forêts, haies, zones humides, espaces classés Natura 2000, trames vertes et bleues, points de captage d'eau potable – seraient irréversibles. Elles concernent la totalité des emprises du projetSous couvert d'une simple demande d'autorisation pour investigations préalables, il apparaît en réalité que l'objectif est d'accélérer la réalisation du projet. Une fois les milieux détruits, plus rien ne pourra empêcher l'avancée des travaux.Il n'est pas sérieux de demander faire semblant de demander son avis à la population et de ne pas en tenir compte comme les fois précédentes.Des milliards d'euros que nous n'avons pas, dépensé pour détruire la biodiversité de la zone au sud de Bordeaux.Pas de protection des riverains n'ont plus qui n'ont que leur yeux pour pleurer.Des milliards dépensé pour quelques personnes qui vont utiliser la LGV et détruire les écosystèmes qu'elle va traverser pendant que les riverains chanceux payent une taxe pour subir les nuisances qu'elle va apporter.Donc oui je suis opposée encore et toujours comme beaucoup à cette aberration écologique.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Dubernet Corinne - Vendôme

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:58:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défense vallée du Ciron
**Contribution :**
Un écosystème incroyable qui abrite aussi des humains qui se fondent littéralement au milieu= à préserver impérativement !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Cécile - Pindères

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 20:58:40
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Désaccord avec le projet
**Contribution :**
Ce projet entraîne la destruction d'écosysteme rares et fragiles.Le bénéfice qui en sera retiré sera minime face au désastre sur les systèmes du vivant.Ce projet répond à des besoins qui ne sont pas ceux des populations locales, desquelles je fais partie. Il ne sert pas notre territoire et le détruit au profit d'une partie infime de la population.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# ALIX Stephane - Samazan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:04:09
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Projet ligne grande vitesse nouvelle Aquitaine.
**Contribution :**
Madame, monsieur Je suis complètement contre le projet de cette ligne à grande vitesse , Bordeaux-toulouse-Dax.Je suis observateur de la nature, et photographe amateur animalier.Comment peut-on accepter aujourd'hui, un tel projet, qui mettra à mal l'ensemble de la biodiversité, saccagera nos campagnes, forêts, zones humides.Nous constatons déjà une baisse des effectifs de plusieurs espèces.Vous devez sauvegarder et protéger la biodiversité dans notre magnifique région.Il existe suffisamment de moyens pour se déplacer aujourd'hui.Cordialement Alix Stéphane
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jean - La Brède

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:05:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
Il est scandaleux de détruire la vallée du ciron pour gagner 1h de temps avec le TGV. On l'a vu avec Bordeaux les prix sont exsorbitant du coup les gens achètent des billets 3h car mon cher. C'est impossible
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Dauchy Jill - Cazalis

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:06:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protéger la biodiversité
**Contribution :**
Svp laissez notre vallée du ciron en paix. Il fait bon vivre, préservons ce calme et cette douceur pour les humains et lss animaux. Ce projet lgv n'a rien à faire ici, ca va devenir une catastrophe naturelle
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# ROUCHALEAU Michel - Cazalis

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:07:50
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Lgv
**Contribution :**
Comment est il possible qu'une LGV avec tous les impacts sur l'environnement, la faune, la flore, l'eau puisse être autorisée alors que pour la rénovation de notre maison les normes environnementales nous interdit de remplacer une fenêtre par une baie vitrée!!! Y aurait il en France 2 poids 2 mesures en matière de droit??
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# puech vincent - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:13:13
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** tracé de la liaison
**Contribution :**
La question d'une nouvelle liaison de train rapide peut être interessante, mais elle doit être réalisée sans aucune artificialisation des sols supplémentaire.Il existe déjà 2 liaisons rapides Bordeaux-Toulouse : la ligne RFF et l'A62.Si la nécessité de la LGV s'impose, alors son tracé doit être celui d'un des 2 tracés existants.Je ne suis pas spécialiste, mais celui de l'A62 est peut-être le plus compatible pour une transformation en LGV.Bien sûr, une étude de faisabilité de sa transformation est nécessaire, ainsi qu'une étude d'impact, en particulier concernant la circulation des véhicules qui s'en trouvera forcément réduite ou supprimée.Si le changement de destination du tracé existant s'avère impossible ou si ses bénéfices ne sont pas significatifs, alors de fait, il n'y a plus de nécessité d'une LGV.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BASPEYRAS Loïc - Villandraut

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:15:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** avis contre la LGV
**Contribution :**
je suis contre ce projet qui va crée un véritable désastre écologique sur un environnement déjà trop endommagé,( déforestation, découpage des territoire), la LGV va devenirs une véritable barrière pour des dizaine d'espèces animales qui vont ainsi perdre toujours un peu plus de leurs territoire et finir par décliner de façon irrémédiable a cause d'un isolement des populations, de plus la création d'un couloirs comme la LGV va aussi clairement modifier les micros climat locaux essentiel a la survie de certaine espèces dans certain milieux, mais aussi modifier de façon drastique la façon de travailler des personnes qui travail avec les éléments  naturel au quotidien et beaucoup de petite entreprises (agriculteur / viticulteur / forestier ...) ne survivront pas a ce projet et c'est donc une économie local qui s'en retrouvera impacté.Rien que les travaux pour construire cette LGV vont émettre une quantité de co2 incalculable, alors en prenant en compte qu'en plus de cela on détruit des millier d'hectares de foret qui aurais aidé a stoker et éliminer le co2 que l'être humain va continuer de produire, cela n'a aucun sens.je suis donc contre ce projet
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# TURLET ALAIN - Gours

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:19:16
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les populations de Vison d'Europe ont-elles été identifiées et suivies sur le terrain ?
**Contribution :**
Le dossier d'autorisation se limite à mentionner la présence potentielle du Vison d'Europe sans présenter d'inventaires récents ni de données issues du Plan national d'action. Aucun protocole de suivi n'est prévu avant les travaux.En l'absence d'inventaires précis et actualisés, la présence du Vison d'Europe ne peut être ignorée, et tout travail susceptible de détruire ou d'altérer ses habitats constitue une violation de la protection stricte prévue par le Code de l'environnement.AVIS DEFAVORABLE
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Annelies - Montpezat

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:20:31
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable pourla réalisation de la nouvelle ligne TGV Bordeaux - Toulouse
**Contribution :**
J'ai passé plusieurs fois du temps dans la vallée du Ciron. C'est un vrai perle de nature .C'est inadmissible de détruire et abimer nos derniers endroits avec une biodiversité unique. Préservons notre patrimoine naturel. Trouvons une autre solution pour le transport publique.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Christelle - Monthyon

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:20:52
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavoble
**Contribution :**
La biodiversité s'effondre. Nous sommes en train de vivre une sixième extinction de masse. Et cette vallée est un joyau, un lieu unique, que ce soit au niveau des espèces diverses et pour certaines rares qui y vivent, du climat, de ces zones humides ou encore de cette hêtraie glaciaire vieille de 40000 ans !Comment peut-on envisager de détruire cela ? De le morceler? Ce lieu est irremplaçable ! Il doit être protégé et non saccagé, en un acte qui serait irréversible...Pourquoi ne pas moderniser la ligne ? Pourquoi ne pas étudier réellement cette possibilité ? Ou d'autres, peut-être, qui ne nuirait pas à notre environnement...SVP, protégeons ce qui peut encore l'être, ne détruisons pas notre planète plus qu'elle ne l'est déjà. Pensons au moins aux générations futures...
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Enconière Béatrice - Castres-Gironde

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:21:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Je suis contre ce projet. Les lignes existantes devraient être rénovées pour aboutir au même résultat sans détruire la forêt et les champs ou les habitations en place.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# PAUL - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:22:32
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les autorités environnementales et scientifiques ont-elles validé les mesures proposées ?
**Contribution :**
Le Conseil national de la protection de la nature (CNPN) et le comité de pilotage du PNA Vison n'ont pas rendu d'avis favorable connu sur la pertinence des mesures.Sans validation par les instances scientifiques compétentes, les mesures d'atténuation ou de compensation proposées ne peuvent être considérées comme suffisantes ni juridiquement sécurisées.AVIS DEFARORABLE
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Dominique - Noaillan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:22:57
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
Désaccord avec la DAE et les investigations préalables liées au projet de construction de la LNSOJ'exprime mon désaccord total avec ces investigations préalables à la construction de la Ligne Nouvelle du Sud Ouest (LNSO) dans la mesure où elles sont liées au projet de construction de la LNSO. Cette ligne est une menace pour la vallée du Ciron à laquelle je suis attachée en tant qu'habitante du Sud Gironde, consciente de sa valeur, de sa beauté et de sa fragilité. consciente aussi du fait qu'elle est exceptionnelle.Le tracé de cette ligne va de manière irréversible saccager la vallée du Ciron, remarquable à plusieurs titres (ce qui lui vaut d'être en partie classée en site Natura 2000) :- cette vallée abrite une hêtraie vieille de plus de 40 000ans dont la présence est inattendue en bord de rivière ; elle est constituée de descendants d'arbres réfugiés dans les gorges du Ciron en période glaciaire,- elle représente un cas unique d'adaptation à des changements climatiques drastiques,- elle est constituée d'arbres disposant de patrimoines génétiques particuliers et représente de ce fait un sujet d'étude inestimable.Cette forêt est d'ores et déjà fragilisée donc menacée par les modalités d'exploitation des parcelles forestières mitoyennes. La construction de la LNSO ne peut que renforcer ce phénomène.Depuis les années 90, sa superficie est passée de 30 km² à moins de 5 km². Elle n'est plus constituée que de 7 000 sujets âgés de 1 à 200 ans qui doivent être préservés.Si le tracé de la LNSO passe à 9 km en amont de la hêtraie proprement dite, la vallée du Ciron et ses 13 affluents seront bouleversés par l'emprise de la LNSO alors qu'ils constituent un écosystème aussi riche que fragile abritant une faune et une flore remarquables. Cet écosystème sera irrémédiablement bouleversé dans la phase de construction et dans la phase d'exploitation de la ligne.Les dégâts causés par les engins de chantier, par les emprises et l'artificialisation des sols qu'elles induisent, par la réalisation et l'existence des franchissements, par les nuisances sonores ne peuvent être compensés que de façon marginale.La Commission Locale de l'Eau du SAGE Ciron a émis un avis défavorable à cette DAE et relevé des insuffisances majeures dans le dossier qui confortent ma démarche de contestation :- l'inventaire des zones humides est incomplet, leur compensation non démontrée, la stratégie foncière les concernant est insuffisante.Contrairement aux obligations réglementaires, les compensations ne seront pas mises en œuvre avant le début des impacts et leur durée n'est prévue que pour 50 ans,- les cours d'eau et les ripisylves sot insuffisamment protégées, ainsi que les eaux souterraines,- les eaux superficielles sont menacées de pollution tout particulièrement en phase chantier,- concernant les espèces protégées, les inventaires sont incomplets et la méthode ERC n'est ni cohérente ni suffisante,- les impacts sur la zone Natura 2000 sont insuffisamment évalués.En résumé les risques hydrologiques et écologiques, la non conformité avec la réglementation concernant ce site ont conduit le SAGE Ciron à émettre un avis défavorable.
**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# anais - Meudon

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:23:28
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la LGV Bordeaux-Toulouse
**Contribution :**
La LGV est une menace pour l'écosystème unique de la vallée du Ciron.
**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# EMILIE - Sigalens

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:25:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** projet inapproprié
**Contribution :**
Déjà beaucoup de rapports montrent que ce projet est inadapté, notamment et surtout en termes environnementaux.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# albert - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:26:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** es modifications du ruissellement et des écoulements ont-elles été étudiées ?
**Contribution :**
Les travaux de terrassement et les pistes d'accès modifient la topographie et le ruissellement naturel. Le dossier ne comporte pas de modélisation hydrologique détaillée des écoulements de surface ni d'évaluation des risques d'érosion et d'inondation.En l'absence d'analyse hydrologique complète, le dossier ne permet pas de garantir la stabilité des milieux aquatiques ni le respect des objectifs de la Directive-cadre sur l'eau. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Davigo Dominique  - Pessac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:27:51
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable au projet GPSO - vallée du Ciron
**Contribution :**
- Le projet traverse la vallée du Ciron, avec sa hêtraie de 40 000 ans, unique et fragile, trésor de biodiversité, alors qu'une ligne existante pourrait être modernisée pour beaucoup moins cher.- Ce projet détruirait d'autres habitats fragiles, des zones humides et des espèces protégées, des arbres centenaires... -  Faire financer ce projet par un impôt foncier payé par les habitants, y compris ceux dont le territoire serait détruit, me semble profondément injuste !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# FIALON Pierre - Préchac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:29:11
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** consultation impossible Procédure à annuler
**Contribution :**
Ce dossier est très volumineux Sa consultation est impossible car sa présentation est faite entièrement de façon opaque et incompréhensibleIl n'est pas possible de rechercher le s de façon simple et rapide sur une commune ou une zone précise Il n' y aps d'accès par commune ou carte descriptive interactive pour retrouver un emplacement et les informations afférentes A la place on des chapitres avec des terminologies  inconnuesPiece D dossier IOTA  volume D1 à D10Et de multiples sous chapitres Segment 001 de D5 IOTA-VPPVECette consultation est pour moi impossible je n'ai pu consulter et donc je ne peux donner un avis Cette enquête doit être annulé pour vice de procédure : informations non disponibles pour les usagers  et remplacer par une enquête avec mise à disposition du public  d'informations lisibles accessibles et compréhensibles
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Baudet Fanny - Saint-Éloi

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:30:48
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la destruction et fragmentation des habitats
**Contribution :**
Un projet mortifère ne répondant qu'à l'argumentaire économique, et qui pourtant est non tenable et totalement déconnecté des limites physiques et biologiques.Ça ne sert à rien de gagner du temps dans un monde déjà stressant, apprenons à reprendre un rythme compatible avec notre santé mentale. Et surtout, CESSONS DE DÉTRUIRE L'ENVIRONNEMENT, POURTANT DEJA MALMENÉ.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Gwendoline - Balizac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:40:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable au projet lgv
**Contribution :**
Il est innacepatble de détruire un écosystème autour du ciron pour introduire une ligne de train déjà présente sur le territoire. Détruire une faune et flore sauvage préservé, protégé par l'ensemble des personnes qui vivent autour du ciron. Non à la lgv
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Claire - Le Teich

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:43:30
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre ce projet
**Contribution :**
Je suis contre ce projet qui va une nouvelle fois perturber l’équilibre de notre biodiversité et bouleverser la faune et la flore présentes. Cela pour gagner une poignée de secondes sur un trajet. Notre terre, nos enfants et notre santé valent plus qu’un gain de temps.Annulez !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Stéphanie Feral - Vitrolles

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:44:48
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Projet de lgv sur la ligne Toulouse Bordeaux
**Contribution :**
Non au projet d’ouverture de la ligne lgvToulouse Bordeaux.Ce projet est une veritable menace pour la biodiversité qui s’y trouve !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lopez Claude - Bommes

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:45:51
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection de la vallée du Ciron
**Contribution :**
Il faut protéger tant qu'il est encore temps nos écosystèmes...la hêtraie du Ciron, la tortue cistude, blaireaux, visons, lamproies et tous les autres insectes, oiseaux, mammifères, reptiles, poissons...et la vie humaine qui s'insére dans cet écosystème...

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# albert - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:46:27
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** l'etude d'impact insuffisante
**Contribution :**
les inventaires sont incomplets ,les cartographies sont absentes les impacts cumulés sont non etudiés .Tous les avis rendus par les autorités indépendantes sont défavorables ou trèscritiques :– OFB (Office Français de la Biodiversité),– CLE (Commission Locale de l'Eau),– MRAE (Mission Régionale d'Autorité Environnementale),– CBNSA (Conservatoire Botanique National Sud-Atlantique),– PNRLG (Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne),– SYSSO (Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest).Ces avis convergent tous : état initial incomplet, absence d'évitement,insuffisance de réduction, compensations impossibles à évaluer et detteécologique non calculée.Autrement dit : la séquence éviter–réduire–compenser n'est pas respectée.AVIS DEFARORABLES
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Léna - Uzeste

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:47:27
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protéger la vallée du Ciron
**Contribution :**
Je ne comprends pas qu'en 2025 on puisse encore accepter des projets qui endommage les rares endroits pas encore trop détérioré par l'activité humaine. La vallée du Ciron est un écrin de verdure qu'il fait à tout prix préserver. De plus cette ligne LGV n'est absolument pas d'utilité publique , elle coûte une fortune et il y a déjà des chemins de fer qui fonctionnent parfaitement sur notre territoire.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mallard Aurélie - Balizac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:47:46
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Je suis opposée au projet de LGV qui représente un coût financier pharaonique. Les 14 milliards n'ont pas été réévalués au regard de l'augmentation du prix des matériaux et de l'énergie. Il appartient à l'État et aux régions Nouvelle Aquitaine et Occitanie de prendre leur responsabilité pour stopper le projet et considérer la rénovation de la ligne existante, moins coûteuse. La cours des compte a également émis un avis défavorable quant à la réalisation des LGV. De plus ce projet n'est pas démocratique. L'enquête d'utilité publique de 2014 a recueilli 11000 contributions, dont plus de 90% d'avis défavorables. Malgré ces résultats, le Conseil d'Etat a déclaré la LGV d'utilité publique. Il est injuste de poursuivre dans cette direction avec tant d'opposition locale.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Malia - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:48:46
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Préservation de l'environnement
**Contribution :**
Le respect de la biodiversité et l'accès à une nature non endommagée, à des points de fraîcheur l'été me semblent indispensables dans la vie de chacun à l'échelle d'une vie. C'est le quotidien des habitants des communes concernées par le projet de LGV. Nous faisons le choix de vivre à la campagne pour avoir accès à une qualité de vie supérieure à celle des citadins.Vouloir aller toujours plus vite et plus loin n'est pas raisonnable dans le contexte écologique actuel.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Kuzara Sandrine - Parempuyre

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:48:57
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non au projet destructeur que constitue la lgv
**Contribution :**
Bonjour Je m'oppose formellement à la construction de cette ligne aux motifs suivants :- destruction d'une ressource inestimable en terme de biodiversité, l- destruction d'un écosystème unique important pour la faune, les activités viticoles - projet coûteux et inutile pour gagner 30' de trajet, alors que nous avons besoin de rénover les lignes de ter pour nos trajets quotidiens Je trouve honteux que nos élus nous appliquent une taxe sur les gares du sud ouest pour ce projet inutile.NON à ce projet Merci de tenir compte de l'avis des populations locales Citoyenne engagée pour le vivant Sandrine
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Pauline - Bègles

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:52:19
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Defavorable
**Contribution :**
Ce projet de LGV est représente un véritable danger pour cette vallée jusqu'ici préservée et riche d'une grande biodiversité. Nous ne pouvons laisser naître une LGV qui détruirait trop d'habitats fragiles et des zones à protéger
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Peter Amélie - Bazas

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:52:30
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet de LGV
**Contribution :**
Je suis contre et m'oppose au projet de LGV. Un projet qui va à l'encontre de ce vers quoi notre société doit tendre, un retour à la simplicité et au respect de l'environnement, de la faune et de la flore. Protégez la biodiversité de notre Sud-Gironde, un territoire riche et varié !On ne peut satisfaire les envies de certains citadins, d'hommes politiques qui parlent d'impact économique au détriment de notre environnement. Quel sera le prix à payer ? Pour nous et les générations futures ?Ce projet est vain, inutile et fait dans le non respect des citoyens.Non à la LGVOui à la concertation dans les règles de l'art.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# viard patrick

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:54:10
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** LGV
**Contribution :**
Le projet est sans véritable intérêt, car la liaison avec Toulouse aurait dû passer par Limoges (ancienne POLT) et continuer, après Toulouse vers Saragosse, afin d'être une véritable alternative pour le transport par fret.Quant à la ligne vers Hendaye, elle doit reprendre la ligne actuelle après DAX, afin de capter les usagers de BAYONNE à HENDAYE, pour pouvoir être rentable, si possible.Patrick Viard
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lacampagne jacques - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:54:27
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Association des Amis du Barthos
**Contribution :**
Je vous saurai gré de prendre en compte la contribution en pj des Amis du Barthos, association loi 1901 ayant son siège à la Mairie de Lerm et Musset.Il y est joint la synthèse de l'avis de la commission d'enquête du 27 mars 2015.Jacques Lacampagne, président
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (Conclusions_DUP_GPSO_Lignes_nouvelles.pdf)

# Josiane - Créon

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:55:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je suis opposée à l'autorisation environnementale
**Contribution :**
Ce double projet, double liaison, est un projet destructeur des écosystèmes, en particulier la vallée du Ciron si riche en biodiversité.Ce projet, qu'on nous impose et pour lequel on impose un impôt,  n'a pas lieu d'être. Pourquoi ne pas rénover simplement les lignes existantes? Pourquoi ne pas par exemple rénover ou même doubler la ligne Bordeaux Hendaye existante? Je suis opposée à toute autorisation permettant de réaliser ce grand projet inutile, destructeur et couteux, à l'heure où le pays a une dette exponentielle, à l'heure où on re végétalise les villes, ça n'a plus de sens.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# PHILIPPE - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:56:18
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** COMPENSATIONS INSUFFISANTES
**Contribution :**
La compensation concerne seulement 3 especes au detriment de la biodiversité reelle.les habitats à restaurer ne sont pas decrits .10 à 30 ans pour retrouver un milieu fonctionnel , totalement irrealiste ! AVIS DEFARORABLE
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Paradis Thierry  - Parempuyre

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:56:58

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la LGV
**Contribution :**
Ce projet menace directement la vallée du Ciron, un écosystème unique :• hêtraie glaciaire vieille de 40 000 ans• forêt-galerie, zones humides et microclimat exceptionnel• biodiversité rare (cistude, salamandre, oiseaux, insectes…)Le tracé de la LGV :• détruirait des habitats fragiles• fragmenterait les continuités écologiques• perturberait durablement les zones humidesCe projet n'aucun sens écologique et ne doit pas être réalisé.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Celine - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:58:04
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Résiliation de la ligne nouvelle
**Contribution :**
Merci de préserver le Ciron et toute la faune et la flore environnante et pour cela il faut renoncer au projet.Investissez plutôt dans la rénovation et fiabilisation des lignes existantes et qui sont en souffrances et en retard ou à l'arrêt trop souvent. Merci
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lamorere  Sebastien - Roaillan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:58:06
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Réalisation de la ligne Bordeaux toulouse
**Contribution :**
Je suis contre c est un total irrespect de l environnement, de la population locale
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rosa  - Belin-Béliet

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 21:58:48
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Inutilité d'un projet coûteux et écocide
**Contribution :**
Bonjour Ce projet n'est pas acceptable à l'heure actuelle.Trop dispendieux alors que l'état cherche partout des économies Pas assez d'avantages pour l'intérêt commun Trop destructeur des écosystèmes Inutile à l'heure des transitions Tous les projets devraient être jugés à l'aulne de la transition écologique que nous devons avoir.Les générations futures nous jugeront et vous jugeront sur une telle décision destructrice financièrement et environnementalement Merci de ne pas continuer sur cette voie mortifère pour notre société Rien ne doit plus justifier l'artificialisation des sols et la destructions des arbres En espérant que vous conviendrez qu'il y a urgence face au changements climatiques C'est un bilan carbone catastrophique pour notre territoire Merci de prendre en compte mon avis et ceux de tous les autres La LGV c'est NON
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lionel - Balizac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:00:29
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Non à l'autorisation environnementale pour les AFSB/AFNT et à LNSO/GPSO
**Contribution :**
Je m'oppose à l'autorisation environnementale pour le projet GPSO/LNSO.Ce type d'infrastructure est totalement en décalage avec les besoins réels de mobilité des Français. Nous souhaitons, notamment, des tarifs accessibles et établis selon une logique qui ne change pas du jour au lendemain en fonction et non pas en fonction d'un marché aux logiques néo-libérales et consuméristes, ou encore de réelles possibilités de voyager avec des vélos avec, par exemple, un wagon spécial afin de faire du transport modal vélo/train, train/vélo une réalité pour un maximum de voyageurs et ainsi permettre réellement de s'affranchir de sa voiture. Là seront les gains pour un avenir "durable".Il ne s'agit donc pas de voyager plus vite, mais mieux et plus efficacement.Par ailleurs, il existe déjà une ligne de train entre bordeaux et Toulouse, ainsi qu'entre Bordeaux et la frontière espagnole. Il est incohérent de créer une ligne parallèle pour améliorer la circulation alors que l'existante n'est pas saturée. Concernant les TER, l'AFSB contribue in fine à ne pas améliorer le temps de parcours (+9 minutes) et à réduire le nombre d'arrêts quotidiens (451 à 414), le nombre de TER quotidiens (58 à 54 - chiffres de TransCub) ! On comprend mal la logique des aménagements. Elle est certainement ailleurs, notamment dans la volonté d'imposer un projet, faute de pouvoir démontrer sa nécessité !Cette ligne va artificialiser des milliers d'hectares avec un bilan carbone qui ne la rendra vertueuse que dans 60 ans, avec des conséquences désastreuses pour les bassins hydrologiques, comme celui du Ciron, et les nappes d'eau, la biodiversité, etc...Avec un secteur déjà sous pression par le travail de la sylviculture industrielle en monoculture, le tracé va saigner des zones humides et autres derniers refuges de la faune, et il est totalement illusoire que des travaux de prétendue compensation restaureront ou minimiseront les impacts.Prétendre également l'argument écologique avec un tel dossier est se moquer des citoyens. Citoyens que l'on n'oublie pas lorsqu'il s'agit de les mettre à contribution pour financer cette gabegie.Sur ce point, l'actualité budgétaire de la France devrait clore les débats quant à cette LGV puisque que la France n'a pas les moyens d'un tel projet évalué il y a plus de 10 ans à 14 milliards, et dont on sait que ces chiffres seront dépassés Toute l'histoire de la construction des LGV en France le prouve.Quand au financement de la part de l'Europe, sur 1/5 du total, il n'est absolument pas acquis et démarrer un tel projet sans validation ni bouclage est une hérésie qui ne démontre que l'incompétence de nos gouvernants.Les petites magouilles pour ratisser au maximum dans les poches des citoyens, comme la taxe spéciale équipement ajoutée à la taxe foncière, vient d'ailleurs d'être désavouée à l'Assemblée nationale. Il est à souligner une fois de plus son inconstitutionnalité puisqu'elle ne s'applique pas à tous les citoyens, violant le principe d'égalité devant l'impôt.Pour un projet d'une telle envergure qui engage autant la communauté et nos paysages sur un aussi long terme, une vision et une planification s'impose avant le moindre coup de pioche.Rien n'a été fait en ce sens. Copie à revoir sur tous les plans.
**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Loussouarn Arthur - Saint-Médard-en-Jalles

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:00:29
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Sauvegarde de la forêt du Ciron
**Contribution :**
Bonjour,Je me permets de vous écrire car, à mes yeux, ce projet aurait un impact beaucoup trop négatif, tant sur l'environnement que sur le patrimoine. La forêt concernée est primaire, exceptionnelle, et cette petite rivière est la pierre angulaire de la production de Sauternes, l'un des plus grands vins du monde, véritable patrimoine français, culturel et gastronomique.Avec ce projet, non seulement la forêt perdrait une grande partie de sa biodiversité, les études menées jusqu'à présent ne semblent pas suffisamment approfondies pour en mesurer l'impact réel, mais la création d'une telle ouverture au-dessus du Ciron réchaufferait la rivière. Cela mettrait en danger toute la

production de Sauternes, déjà fortement fragilisée et surtout des personnes, des familles et tout l'écosystème Je vous en prie, je vous remercie de bien vouloir réétudier ce projet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lauras Mélie - Bazas

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:00:58
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** NON à la LGV !
**Contribution :**
Je m'oppose à ce projet destructeur et inutile, pensé et mené dans le non respect des citoyens et san saucune considération du territoire, de la faune et de la flore.Vous parlez de consultation publique en mettant à disposition un dossier indigeste de plus de 25000 pages.Ce projet est présenté comme essentiel pour renforcer le dynamisme et l'attractivité d'un territoire.C'est un réalité un projet non essentiel, dont le seul but est de favoriser la société du "toujours plus vite", sans prendre en considération les citoyens et ceux qui oeuvrent depuis des années à démontrer l'absurdité d'un tel projet, et les dégats considérables et irréversibles qu'il causera sur la biodiversité, les espèces protéges, les sols, l'eau et tant d'autres points soulevés et démontrés.Ecoutez vos citoyens, respectez les, stoppez ce projet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Romane - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:01:31
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution à l'enquête environnementale
**Contribution :**
Madame, Monsieur,Je souhaite apporter ma contribution sur la demande d'autorisation environnementale du GPSO.En effet, je suis particulièrement inquiète des conséquences d'un tel projet sur la biodiversité et notamment sur la vallée de Ciron qui est à elle seule un écosystème unique. Cette vallée est aujourd'hui menacée par ce projet, or la perdre revient à perdre l'un des derniers sanctuaires naturels de la région Sud Ouest.De plus, je ne comprends pas ce projet de nouvelle ligne LGV alors même qu'il suffirait de moderniser la ligne actuelle : moins coûteux, plus respectueux de la biodiversité…Or, la possibilité d'évitement mise en avant est plus qu'insuffisante pour limiter les dégâts, dont la destruction d'espèces. Moi-même usager régulière du train, je suis favorable à une mobilité ferroviaire ambitieuse, mais pas au prix de la destruction de la vallée de Ciron et de sa biodiversité. Une étude alternative sérieuse doit être réalisée.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# TIMOURDJIAN Vahé - Linxe

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:02:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** investigations préalables à la réalisation de la LGV
**Contribution :**
Le projet de la LGV, ainsi que ses préparatifs, sont l'annonciation d'un désastre écologique.De plus ce projet est techniquement hors sujet, à une époque où le progrès s'oriente vers la décentralisation, la rusticité, la durabilité, et la résilience.Il serait plus pertinent de réhabiliter le réseau existant de petites gares, pour de plus redynamiser la région, voire amener un peu d'esthétique et de poésie sur le territoire et dans la vie des gens.La LGV, c'est un torrent de non-sens induit par un projet archaïque

et incohérent, entre centralisation entêtée, fragilisation du territoire, performance contre-productive et destruction des écosystèmes.Ce serait une belle victoire collective que d'empêcher ce projet aussi toxique qu'inutile, un sursaut démocratique, la lumière au bout du tunnel?Non à la LGV!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Robin - Pau

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:02:44
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** avis défavorable au projet de LGV Sud-Ouest
**Contribution :**
Je donne un avis défavorable au projet de LGV Sud-Ouest, et ce pour des raisons à la fois environnementales, économiques et sociales. Les critiques du Conseil National de Protection de la Nature, de la Commission locale de l'eau du SAGE Ciron et de l'Autorité environnementale confirment mes inquiétudes : le projet est présenté de manière fragmentée, empêchant une vision globale de ses impacts, et les mesures de compensation prévues sont insuffisantes et non opérationnelles.Sur le plan environnemental, je suis particulièrement préoccupé par le défrichement massif de surfaces forestières, parfois au-delà des besoins pour de simples sondages archéologiques. Cela illustre une absence quasi totale d'évitement dans la séquence ERC (Éviter, Réduire, Compenser). Dans un contexte de crise climatique et de perte accélérée de biodiversité, il est irresponsable de poursuivre une infrastructure dont les bénéfices restent incertains alors que ses coûts écologiques sont certains et lourds.Sur le plan économique, je considère que les investissements colossaux nécessaires à cette LGV ne sont pas justifiés. Les lignes existantes pourraient être modernisées et améliorées à moindre coût, tout en offrant des bénéfices plus rapides et plus équitables pour les territoires. Le projet risque au contraire d'absorber des financements publics considérables au détriment d'autres besoins essentiels, notamment la mobilité du quotidien, les transports régionaux et la transition écologique.Enfin, sur le plan social et territorial, je constate que les bénéfices annoncés sont concentrés sur quelques grandes métropoles, tandis que les territoires traversés subissent les nuisances sans en retirer de véritables avantages. Cela crée une fracture territoriale supplémentaire, contraire aux objectifs de cohésion et d'équité.Pour toutes ces raisons — environnementales, économiques et sociales — je m'oppose fermement à la réalisation du projet de LGV Sud-Ouest en l'état.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Juliette - Bénesse-Maremne

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:06:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** CONTRE le projet de ligne nouvelle entre Bordeaux et Toulouse
**Contribution :**
Protéger les zones humides et boisées est dans l'intérêt commun.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rothhut Aurélie - Marcheprime

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:08:57
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la lgv
**Contribution :**

Ne refaite pas la même erreur que l a69.Écouter la voix de la raison et du coeur, quelle planète va t on laisser à nos enfants si on détruit tout ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Guillaume - Castelnau-sur-Gupie

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:10:26
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** GPSO - Contestation du projet au regard des impacts environnementaux
**Contribution :**
La vallée du Ciron est un des derniers sanctuaires naturels du sud-ouest de la France. Elle abrite une faune et une flore d'une grande richesse, notamment une hêtraie rare à cette altitude. Ce projet détruirait ces habitats, et fragmenterait ce qu'il en resterait. La logique ERC est très mal appliquée. Seulement 4,2 % d'évitement, dérisoire (notamment en ce qui concerne les zones humides). Les mesures de réductions sont peu détaillées et non localisées. Et pour finir, les compensations sont totalement insuffisante (habitats à restaurer non décris dans les fiches, pas de compensation pour certains habitats importants, etc.).Tout ces impacts peuvent être éviter en modernisant la ligne ferroviaire actuelle. Cette alternative coûterait bien moins cher que ce projet à 14 milliards d'euros dans un contexte national économique très tendu. Il me semble profondément injuste que des territoires ruraux doivent payer un impôt foncier pour un projet qui vise à relier des métropoles. Ce sont nos territoires qui vont être détruits et fragmentés. La transition écologique ne se fait pas en détruisant de nouveaux espaces. Le train est moyen de transport d'avenir dans un contexte de crise climatique : mais il s'agit d'optimiser l'existant et non de détruire pour faire du neuf.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# gaillard NADINE - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:11:42
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** pourquoi une NOUVELLE LIGNE ?
**Contribution :**
Cette nouvelle ligne va detruire des teritoires fragiles , d'une richesse incomparable de biodiversité ,une hetraie de 40 000 ans , des zones humides precieuses ,des especes protegées .le projet detruit des milieux naturels et aucune autre alternative n'a été etudiée.AVIS DEFAVORABLE
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rodolphe - Pessac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:12:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable au projet de LGV
**Contribution :**
Cette vallée a une valeur inestimable pour moi : c’est un espace vivant, fragile, où se mêlent forêts, rivières et espèces rares qui ne subsistent que grâce à l’équilibre actuel du territoire. La transformer en couloir ferroviaire reviendrait à sacrifier un patrimoine naturel irremplaçable pour un gain de temps limité et discutable.Ce projet me semble inacceptable car il menace directement la biodiversité, fragmente les habitats et défigure un paysage qui bénéficie aujourd’hui à toute la communauté, humains comme espèces sauvages.Je demande une véritable prise en compte de l’intérêt écologique du site : la protection stricte de la vallée, l’étude d’alternatives moins destructrices et la révision complète du tracé envisagé. Préserver ce lieu, c’est faire le choix d’un avenir plus responsable.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Richard Véronique - Fleuré

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:13:17
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** La forêt de ciron
**Contribution :**
Il s'agit d'une des dernières forêt française où la biodiversité résiste et continue à évoluer Gardons cette enclave sans y toucherNous ne pouvons continuer à détruire, préservons cet espace où tout reste dans l'état Je vous en prieSauvons et préservons la forêt de Ciron dans le plus possible dans son état naturel
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Prevoteau Louise - Linxe

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:13:57
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** CONTRE LA LGV
**Contribution :**
Aller toujours plus vite… mais à quel prix ?Protéger la Vallée du Ciron est une responsabilité collective. Des chercheurs du monde entier viennent y étudier les mystères de cette forêt ancienne et l'écosystème unique qu'elle abrite. Il s'agit l'une des plus vieilles forêts de France, peut-être même d'Europe.Pourtant, de nombreuses coupes rases ont déjà fragilisé cet environnement, au point que le département de la Gironde a dû racheter des parcelles pour tenter d'en sauver ce qu'il reste. L'arrivée de la LGV constitue une menace supplémentaire et potentiellement définitive pour ce patrimoine naturel exceptionnel.Aussi, plutôt que de chercher à gagner quelques minutes sur les longues distances, réhabiliter et moderniser les lignes de train locales serait un choix plus bénéfique pour les habitants.Des trains régionaux plus fiables et plus fréquents amélioreraient nettement les trajets domicile-travail, réduiraient le trafic routier, limiteraient le nombre d'accidents et offriraient une meilleure qualité de vie — et de travail — à des milliers de personnes.Et si, enfin, nous faisons le bon choix ? Non à la LGV
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Virginie - Fargues-sur-Ourbise

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:14:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Préservation de l'environnement
**Contribution :**
Tous les jours dans les médias vous nous parlez d'écologie, de protection de l'environnement, de transition écologique et d'ECONOMIES budgétaires .... Et là d'un revers de main vous êtes prêts à tout détruire, un écosystème, une forêt qui est bien plus âgée et résistante que vous, la faune, des espèces qui sont menacées. Ayez un peu de respect envers les femmes, les hommes, les enfants qui vivent dans ce petit coin de tranquillité que NOUS avons choisi, vous allez tout détruire pour gagner seulement quelques minutes car c'est bien connu en France aucun train n'arrive à l'heure en gare ! Mais cela vous importe peu, ce que nous pouvons pensez, choisir, vivre ou même notre combat vous importe peu, vu de votre palais Parisien. Nous contrairement à vous nous avons choisi l'authenticité, de vivre plus calmement, de respecter l'espace qui nous entoure. Nous avons des vraies valeurs qui nous ont été transmises par nos anciens de respect et d'écoute. Vous nous parlez de faire 40

milliards d'économie, nous vous en avons trouvé 14 milliards !!! Un scandale national, cet argent pourrait servir à bien d'autres projets comme la transition écologique, la sécurité, l'éducation, la santé et tant d'autres... Notamment la réhabilitation des voies ferrées existantes car elles sont vieillissantes.Alors revenez à la raison ... et ANNULER ce projet démesuré qui n'a aucun sens ! A bon entendeur ....
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Claire - Cazalis

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:16:32
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable au projet de LGV
**Contribution :**
Bonjour, je suis défavorable à ce projet de LGV car la vallée du Ciron est un espace naturelle incroyable et unique avec une faune et une flore spécifique qui risquerait d'être détruite à cause de ce projet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Dominique - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:17:02
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** investigations
**Contribution :**
Ces investigations entraîneraient le défrichement de plus de 1 000 hectares de forêts, prairies, zones humides et haies bocagères. alors non ! Pas d'autorisation environnementale!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Méric Claire - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:17:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection de la Vallée du Ciron
**Contribution :**
Née, élevée, en Sud Gironde, j'habite au bord du Ciron depuis 35 ans avec mon conjoint. Nos enfants ont appris à nager dans le Ciron, à explorer ses berges en canoé, à reconnaître la flore et la faune. Ils ont joué, fait des cabanes dans ce splendide environnement qu'ils ont partagé avec leurs amis de l'école, puis du collège, leurs cousins, leurs compagnons scouts. Ils nous ont aidé à emménager un jardin potager familial puis un gîte rural dans le vieux moulin où nous accueillons depuis plus de vingt ans des dizaines de familles venant de tout horizons pour se ressourcer, loin du bruit, des pollutions urbaines, et qui apprécient de se baigner en été, de randonner en toutes saisons. Nous hébergeons aussi des pèlerins en route vers Saint Jacques de Compostelle, ravis de marcher sur nos chemins ombragés.Cette belle vallée n'est pas nôtre. Elle appartient aux enfants, aux femmes et aux hommes qui la respectent et qui la remettront intacte aux générations futures.Elle appartient aux cormorans, aux hérons du Lac de la Prade qui viennent s'y nourrir, comme le martin-pêcheur qui y réside.Les bergeronnettes des ruisseaux, les demoiselles et libellules, les loutres et leurs loutrons, les biches et leurs faons viennent s'y désaltérer, même les abeilles viennent boire le jour et les multiples chauves-souris la nuit. Les marcassins viennent s'y ébattre allègrement avec les adultes de la horde dans des bauges alimentées par de petites sources voisines, sous les hêtres. Muguet et iris d'eau fleurissent au Printemps, des cyclamens en Automne. Cette Vallée du Ciron est

un des rares sanctuaires naturels du Sud Ouest. Ce projet le malmène, malmène tous les habitants qui y vivent, qu'ils aient deux, quatre, six ou huit pattes ! Altérer le microclimat de la hétraie serait un massacre dont vous serez responsables ! Vous pour qui seul le profit compte, vous qui vivez comme si nous avez trois ou quatre planètes "terre", qui n'avez pas encore pris conscience que nous faisons tous partie de cette Création très fragile à cause de nos activités humaines effrénées... Alors tant qu'il est encore temps, puisque vous en avez les moyens financiers, nous vous demandons d'entretenir soigneusement, de réparer nos voies ferroviaires existantes de nos trains quotidiens et ne nos TER, nous en avons besoin. Cela vous fera faire des économies !Nous n'avons nullement besoin de vos Lignes à Grande Vitesse, gardez vos mensonges pour vous. Nous ne sommes pas dupes : les compensations ne recréent jamais les milieux existants. A vous écouter il y a quelques années : "Les flux de camions allaient se détourner de l'A 10 pour rouler sur l'A62..." Nous ne les avons jamais vus y rouler, nous les attendons ! Cette autoroute vide a fait la joie des entrepreneurs aux dépends de la Nature et des contribuables.Dans ces conditions, JE SUIS ABSOLUMENT CONTRE les démarches actuelles préalables à ce projet.Claire
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# PHILIPPE - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:18:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** CONSULTATION TROP COURTE
**Contribution :**
Le dossier de 34000 pages , souvent inaccessible , ne permet pas de visualiser correctement le projet.la consultation uniquement en ligne discremine une partie de la population .dossier inconsultableAVIS DEFAVORABLE
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Domenja - Salies-de-Béarn

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:19:45
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable demande autorisation environnementale investigations préalables réalisation de la Ligne nouvelle du Sud-Ouest Bordeaux et Toulouse
**Contribution :**
Mon avis est défavorable : La population n'a rien à dire, c'est une dépossession totale de son pouvoir. Ce n'est pas normal.Ce projet est passéiste, dépassé techniquement, financièrement et économiquement contestable.Ces projet pharaoniques, de niches politiques et économiques et de concentration qui font vivre toujours les mêmes entrepreneurs vampires des matériaux naturels, de l'espace et du travail, qui ne servent pas la mobilité des gens dans leur majorité, doivent être abandonnés.Avec autant d'agent public on peut sans doute faire mieux en matière d'innovation, de création d'emplois et de revivification des pays traversés (je ne dis pas desservis).Entretenir et rénover les lignes existantes est la priorité.Des lignes qui s'arrêtent et ont des correspondances sont la priorité pour une population active.Le transport modal, moi je dis le ferroutage est bien entendu appelé de nos vœux.------ (partie reprise de M. Barbedienne psdt Sépanso Gironde que je remercie)LGV : vérités et contrevérités.Les TGV — comme les trains en général — mettent moins de temps pour relier deux points, en roulant plus vite et surtout en s’arrêtant moins souvent. C'est un fait. En voici d'autres.Les TGV ont besoin de lignes spécialement conçues pour cela.En matière de transport, la ligne droite reste le chemin le plus court, la vitesse n’est pas toujours synonyme d’efficacité.• Consommation énergétiqueComme tout mobile soumis à des contraintes aérodynamiques, la consommation d’un TGV en déplacement est approximativement proportionnelle

au carré de sa vitesse. Il consomme quatre fois plus d'énergie pour sa traction lorsqu'il roule deux fois plus vite.La très grande vitesse gaspille l'énergie.• ÉcologieLa grande vitesse sur voies dédiées n'est pas écologique. Outre la surconsommation énergétique liée à la vitesse, la construction des LGV constitue à chaque fois une catastrophe écologique : destruction d'espèces, artificialisation de surfaces considérables, fragmentation des milieux naturels et émissions de millions de tonnes de CO?.• Gaz à effet de serreLes TGV ne captent pas le CO?. Les forêts qu'on détruit pour les construire, elles, le faisaient. Les vertus climatiques que l'on prête à la création de lignes à grande vitesse ne sont pas démontrées. Les émissions sont systématiquement sous-estimées et les bénéfices du report modal annoncé, surestimés.• EmpriseUn chantier de LGV ne fait pas moins de dégâts qu'un chantier autoroutier.L'étude d'impact du projet GPSO (Bordeaux-Toulouse-Dax) annonce une emprise de 4 800 ha.La surface réellement réservée, mesurée à partir des cartes du tracé, avoisine plutôt 6 800 ha pour les lignes nouvelles reliant Bordeaux, Toulouse et Dax. Si on prend une emprise moyenne identique par km à celle de la LGV Tours-Bordeaux ce serait 5 660 ha… • CompensationsLes compensations (d'espèces protégées, de zones humides, de forêts) ne compensent jamais les destructions, même lorsqu'elles s'efforcent d'y parvenir. On ne remplace pas un écosystème mature par une promesse de renaturation, on ne compense pas la perte d'une zone humide en en protégeant une autre, on ne compense pas la perte de forêt en cotisant au Fonds Stratégique de la Forêt et du Bois. La séquence Eviter Réduire Compenser est toujours contournée car l'évitement n'est jamais vraiment recherché. ERC se réduit alors à des simili compensations qui relèvent très souvent du simple greenwashing. • Fret ferroviaireLes lignes actuelles ne sont pas saturées. Le bouchon au sud de Bordeaux est un fake.La création de LGV n'a jamais réduit le transport routier de marchandises. Depuis qu'on construit des LGV, le fret ferroviaire décline tandis que le transport routier prospère.• Report modalLa clientèle des nouvelles LGV vient d'abord du train et de nouveaux déplacements. Les captures sur la route l'avion n'en sont qu'une fraction.Le premier bilan LOTI intermédiaire de 2018 concernant la LGV SEA Tours-Bordeaux, montre que la première année d'exploitation, 82,9% des voyageurs venaient du train, 7,7% étaient de nouveaux voyageurs, 6,6% venaient de la route et 2,7% de l'avion. Une autre étude menée à l'Université de Bourgogne en 2015 pour la LGV Rhin-Rhône donne 57% venant du train, 21% de la voiture, 15 % de nouveaux voyageurs et 7% de l'avion.• Pertinence des choixLes LGV ne sont pas des investissements pertinents pour sauver le climat.Selon les fourchettes de coûts d'abattement publiées par France Stratégie (50 à 300 €/tCO?), la rénovation énergétique est environ 27 à 165 fois plus efficace que le GPSO (8 235 €/tCO?) en termes de CO? évité par euro dépensé.• Emploi et économieIl n'est pas nécessaire de lancer de grands chantiers destructeurs pour créer de l'emploi.Un investissement équivalent dans des domaines relevant vraiment de l'intérêt général pourrait générer autant d'activité économique, avec bien moins de dégâts.• PrestigeUne LGV n'est pas indispensable au développement d'une ville. La preuve?: Toulouse, qui n'a pas de LGV, est en train de devenir la troisième ville de France, au détriment de Lyon, desservie par LGV depuis des décennies.• Choix des tracésLe chemin naturel entre Paris et Toulouse ne passe pas par la vallée du Ciron.La LGV vers Dax ne serait pas plus performante que la ligne historique plus courte de 33 km modernisée.• Intérêt généralLes égoïstes ne sont pas ceux qui défendent la nature, mais plutôt ceux qui sont prêts à la sacrifier pour améliorer leur petit confort.• PrioritésInvestir dans des lignes nouvelles vers des villes déjà desservies n'est pas une priorité face aux besoins criants de santé, d'éducation et d'entretien du réseau ferroviaire existant.• Vitesse, bonheur et intelligenceVouloir rouler toujours plus vite, à n'importe quel prix, ne rend pas plus heureux — ni plus intelligent d'ailleurs. Ça se saurait.Domenja Lekuona, membre de la Sépanso Béarn [Merci à Philippe BARBEDIENNEPrésident de la SEPANSO Gironde.]

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Clémence - Preignac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:19:45
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Projet à réadapter
**Contribution :**
La vallée du ciron est un joyaux de biodoversité, un lieu adapté pour les balades en famille. Il est nécessaire de le préserver et de modifier le réseau ferroviaire existant afin de ne pas perturber le reste.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Frédérique  - Saint-Martin-Curton

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:22:16
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** NON au projet LGV
**Contribution :**
Je suis opposée à  ce projet de LGV qui va encore détruire des milieux naturels. On n'a plus le droit de détruire des espaces naturels...pour nos enfants.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Fleuridas Manon - Gan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:25:29
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation du projet GPSO au regard des impacts environnementaux
**Contribution :**
Le Ciron constitue un écosystème fragile aux habitats étroitement liés, où toute intervention peut perturber l’équilibre écologique. Malgré cette sensibilité et l’existence d’une alternative moins coûteuse, le projet traverse ce territoire sur la base d’une étude d’impact incomplète et contestée. Les espèces protégées — cistude, salamandre, agrion de mercure — sont insuffisamment étudiées, et les mesures d’évitement ou de compensation restent très limitées. Les travaux prévus sur les berges et la ripisylve risquent d’accentuer la dégradation des habitats. Enfin, faire financer un projet aussi controversé par les habitants est profondément injuste. Dans ces conditions, je demande le prolongement du délai de consultation.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Delforge Celine - Origne

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:26:27
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** NON FAVORABLE
**Contribution :**
Je suis non favorable au projet LGV :- Le budget paraît bâclé - nous sommes taxés- non bénéfique à notre localité contrairement à un train quotidien - il va défigurer notre territoire et impacter grandement les zones naturelles sensibles - nuisances sonores et visuelles
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Klervi - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:26:38
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** un gain environnemental non prouvé

**Contribution :**
Je donne un avis très défavorable. Le dossier évoque un gain environnemental global mais ne fournit pas de détail. Quelles seront les émissions liées au creusement des carrières qui laisseront des trous béants, infertiles à vie et les terres agricoles avoisinantes inutilisables durant plusieurs années ? Quelles seront les émissions du transport de ces matériaux ou à la fabrication et la poste des traverses, ballasts, ou plateformes faites de béton et de granulats ? Quelles seront les pertes liées à la destruction des puits de carbones naturels à cause de l'abattage des arbres situés sur le sillon du tracé et sur toutes les « zones de vie » qui accueilleront ouvriers et machines nécessaires au chantier ? sans même compter celles émises lorsqu'il faudra infiltrer du béton à 80 mètres de profondeur pour réaliser les fondations des franchissements au-dessus des cours d'eau - comme il est prévu au-dessus du Ciron ? L'approximation n'est pas permise pour un projet de cette envergure, on ne peut dès lors affirmer qu'il contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jean-louis TERRAT

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:29:05
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Je soutiens la mise en palce de la ligne ferrovière TOULOUSE BORDEAUX
**Contribution :**
Je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse. Ce projet est vital pour le développement et l'attractivité du Sud-Ouest. Il renforcera les échanges économiques, facilitera les déplacements du quotidien et dynamisera nos territoires. En favorisant le train, la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse permettra de réduire les émissions de CO? et d'alléger la circulation routière. C'est une écologie de la raison, celle qui conjugue progrès, mobilité et respect de l'environnement. Ce projet a été promis et attendu depuis trop longtemps. Il est temps de le réaliser. Le Sud-Ouest mérite une infrastructure moderne, durable et à la hauteur de son dynamisme.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Arnaud - Fargues-sur-Ourbise

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:30:21
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Sauvegarder l'environnement
**Contribution :**
Le projet LGV est un projet qui met en péril l'environnement, Notre environnement, nos terres agricoles, nos massifs forestiers, notre faune, nos cours d'eau, nos habitations, nos moyens de circulations…Demain notre paysage sera totalement détruit, défigurer à jamais…. Vous n'avez pas conscience de l'impact de votre projet LGV Bordeaux -Toulouse sur tout cet environnement.L'impact du bruit que nous allons devoir subir quotidiennement, alors que nous avons choisi de vivre au calme à la campagne, cela vous importe peu…Ces 14 milliards d'euros vous pourriez les utiliser différemment, réhabilitation des lignes ferroviaires existantes. Revenez à la raison et ANNULER ce projet !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Nicolas  - Mongauzy

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:32:08
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition de la LGV

**Contribution :**
Je suis contre toute atteinte a la vallle du ciron,  pour une lvgqui pourrai être monté sur des rails déjà existants. Et sur un parcours qui est deja implanté dans les campagnes.Toucher à cette biodiversité à l'heure du réchauffement climatique, c'est juste une aberration. Pour quelques minutes de gagner.Je m'oppose à tout travaux. Je m'y opposerais toujours.Je ne suis pas contre la lgv en général.Je suis contre la destruction des espaces naturel qui devrait être protégés plutôt que souillé.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Saigne  Isabelle  - Mérignac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:32:46
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable au projet
**Contribution :**
Je suis totalement opposée à ce projet. J'ai vécu toute ma jeunesse dans cette vallée du Ciron et par mon grand-père j'y ai appris que cet écosystème est un trésor pour la région. Et encore...il n'avait pas, à l'époque la notion de cette hêtraie multi millénaire! N'y touchez jamais, ce serait un crime. D'autres alternatives existent il faut les explorer sérieusement . À l'heure où nous sommes tous témoins du dérèglement climatique dû en grande partie aux activités humaines néfastes pour la planète, par pitié...n'entamez pas un projet écocidaire de plus.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Watremez Michele - Illats

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:33:25
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Préservation de zones sensibles
**Contribution :**
Il est impensable de mener une tel projet si c'est pour mettre en péril la vallée du Ciron , zone natura 2000,  zone sensible possédant un éco système fragile. Tous ces projets nous conduisent dans le mur !!!!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Ines - Bazas

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:34:33
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Sauver le ciron
**Contribution :**
Le ciron est un cours d’eau exceptionnel qui traverse ma région , il est riche de sa diversité par sa faune sa flore unique . Ce projet menace directement cet écosystème unique :• hêtraie glaciaire vieille de 40 000 ans• forêt-galerie, zones humides et microclimat exceptionnel• biodiversité rare (cistude, salamandre, oiseaux, insectes...)Cela détruira des habitats fragiles, fragmentera les continuité écologiques.Je me mobilise pour que l’étude d’impacts soient approfondies.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Duval Élise - Tours

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:39:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron

**Contribution :**
Je souhaite exprimer clairement mon opposition au projet de ligne à grande vitesse Bordeaux–Toulouse tel qu'il est présenté dans la consultation publique en cours. Le tracé envisagé traverse directement la vallée du Ciron, un territoire dont la valeur écologique dépasse largement le cadre local. Cette vallée abrite un ensemble d'écosystèmes rares : une hêtraie relictuelle datant de plusieurs dizaines de milliers d'années, une forêt-galerie unique en région, des zones humides sensibles et un microclimat très particulier qui conditionne la présence d'espèces remarquables. C'est un ensemble cohérent et fragile, qui ne peut être morcelé ou perturbé sans conséquences irréversibles.Le projet de LGV aurait pour effet de détruire des milieux naturels essentiels et de couper des continuités écologiques déjà fragiles. Les espèces qui dépendent de cet habitat — qu'il s'agisse de reptiles protégés comme la cistude, d'amphibiens, d'insectes spécialisés ou d'oiseaux sensibles à la fragmentation de leur territoire — seraient directement impactées. Les zones humides, qui jouent un rôle crucial dans le fonctionnement du Ciron et dans la régulation du climat local, seraient elles aussi durablement perturbées.Je suis d'autant plus préoccupé que l'étude d'impact présentée ne me semble pas répondre de manière satisfaisante à l'ampleur des enjeux environnementaux. Plusieurs aspects apparaissent insuffisamment étudiés ou trop rapidement écartés, notamment les conséquences sur le microclimat du fond de vallée et sur la dynamique propre aux habitats humides. De plus, les solutions alternatives, en particulier la modernisation de la ligne ferroviaire existante, n'ont pas fait l'objet d'une analyse approfondie alors qu'elles pourraient réduire fortement les atteintes environnementales tout en améliorant l'offre ferroviaire.Pour toutes ces raisons, je considère que le tracé retenu n'est pas compatible avec la préservation d'un patrimoine naturel aussi exceptionnel. La vallée du Ciron mérite une approche à la hauteur de sa singularité écologique. Je demande donc que ce projet soit réévalué, que des alternatives moins destructrices soient sérieusement étudiées, et que la protection de ce site unique soit placée au premier plan des décisions publiques.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Guiet Lucile - Saint-Étienne-de-Mer-Morte

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:42:37
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Études d'impact insuffisantes
**Contribution :**
Bonjour, Ce projet de LGV mérite que l'on prenne le temps de réfléchir correctement à comment le réaliser sans endommager l'environnement qu'elle est amenée à traverser, notamment la vallée du Ciron. Un espace unique et complexe comme celui-ci ne saurait être compensé et afin de respecter notamment les accords de Paris (mais également les futures générations qui habiteront ces mêmes zones) il faut à tout prix préserver ce type de zones, quitte à souffrir un temps supplémentaire de trajet.Merci de revenir à un temps de réflexion, notamment autour de la modernisation des lignes existantes. Le projet est certes déjà engagé, ainsi que probablement beaucoup d'argent mis sur la table, mais comme dit l'adage "il ne faut pas rajouter une bêtise à une bêtise".
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lucile - Jonzac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:43:16
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable à la ligne nouvelle
**Contribution :**

Ce projet de ligne nouvelle traverse la vallée du Ciron. Or, cet écosystème est à préserver. C'est un vrai trésor de biodiversité unique. Le hêtre notamment est présent, en forêt galerie du Ciron depuis 40 000 ans, grâce au microclimat qu'apporte le cours d'eau. Cette espèce est rare dans cette zone géographique, elle est en limite de son aire de répartition. Cet écosystème présente également le Tilleul à petites feuilles, pour lequel des études, encore en cours pour certaines, tendent à montrer de nombreuses similarités avec les raisons de la présence et pérennité du Hêtre (INRAE). Cet écosystème présente enfin une diversité spécifique faunistique très importante, dont de nombreuses espèces protégées, tant aquatiques que terrestres, (Anguille d'Europe, Cistude d'Europe, Loutre d'Europe, Vison d'Europe, etc.) nécessaires à l'équilibre de celui-ci.Des programmes d'actions sont en cours afin d'améliorer l'état écologique du cours d'eau, volet réglementaire défini à l'échelle européenne (Directive Cadre Européenne sur l'Eau).Alors je vous demande de reconsidérer ce projet, afin de concilier l'ensemble des usages du territoire.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Pavlata Laurence - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:43:28
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Projet LGV
**Contribution :**
Je ne comprends pas cette obstination à vouloir détruire des zones humides, une hêtraie vieille de 40000 ans, détruire l'habitat d'espèces en voie de disparition comme la cistude Tout ça pour gagner un peu de temps ? Quid de la rénovation et du maintien des petites gares au détriment d'un train qui ira vite mais entre des grandes métropoles ?Et pour un cout faramineux ! alors que les collectivités locales sont en déficit et que l'état cherche de l'argent partout, cherche à faire des économies sur le dos des gens les plus démunis. Nous allons donc payer pour un train qui ne servira qu'aux métropoles, pas aux campagnes. oui à la rénovation de la ligne existante et au maintien des petites gares, non à un train couteux, destructeur et inutile
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bourlet Blandine - Saint-Macaire

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:46:19
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition
**Contribution :**
Je ne veux pas que l'on détruise le Ciron. C'est une petite rivière magique, l'eau est glacée même en été, quand il fait si chaud, on peut s'y reposer. L'eau est limpide, les arbres la protègent. Vous n'avez pas le droit de nous priver d'une nature millénaire.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LAVAL Claire - Ladaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:47:17
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** contribution à la dénonciation d'un projet climaticide
**Contribution :**
Il faut, certes, améliorer et promouvoir la mobilité ferroviaire pour le fret comme pour les passagers, favoriser le report modal. Il faut le faire sans délai, car le temps presse. On arrive dans le mur. 1)Mais le projet GPSO ce n'est pas de la décarbonation. C'est à minima, selon réseau ferré de France, 3,3

millions de tonnes d'eqCO2(4,5 millions t, selon d'autres sources) émis tout au long de la durée des travaux, jusqu'en 2031. Et au mieux, ces millions de tonnes eqCO2 ne pourront pas être compensées avant 2041. Et cela dans l'hypothèse d'un report modal optimal, pour lequel aucune mesure spécifique n'est prévue,Or le GIEC nous donne 3 ans et l'objectif affiché ( accords de Paris, stratégie bas carbone etc…)c'est d'avoir divisé par deux les émissions de GES à l'horizon 2030 pour être à zéro en 2050. Clairement le GPSO n'est pas dans cette trajectoire , non seulement on fonce droit dans le mur, mais on donne un petit coup d'accélérateur en plus.2)L'artificialisation de 4800ha de foncier naturel, agricole, ou forestier foule au pied l'injonction de « zéro artificialisation » .3)Le monde de contrainte énergétique qui s'ouvre et qui persistera bien au delà de 2031, est inconciliable avec la grande vitesse et qui est une gabegie énergétique à rebours de l'injonction à la sobriété. Qu'on le veuille ou non, E=1/2mv²4)Les effets délétères de ces grands travaux sur la biodiversité sont non compensables. Et l'obligation d'éviter, réduire, compenser n'est pas respectée, les options d'aménagement de l'existant n'ayant pas été sérieusement ennvisagéesPour gagner quelques dizaines de minutes on met en place un projet, contraire à tous les moyens capables de freiner la catastrophe en cours. On sait ce qu'il faut faire. On l'affiche dans des plans stratégiques, mais face aux réticences des acteurs économiques, on fait l'inverse. On est là devant le mécanisme même du risque d'échec global, redouté : notre incapacité à affronter une réalité qui bouleverse nos modes de pensée. La catastrophe en cours est soumise à des effets de seuil (350 ppm) au delà desquels le risque d'un basculement irréversible dans un chaos incontrôlable se renforce . Dans le contexte que la science nous décrit, porter ces projets de nouvelles lignes à grande vitesse peut apparaître comme une « violation délibérée, d'une obligation de prudence , qui expose les populations a? un risque d'atteinte grave et durable à leur bien-être et à leur sécurité »
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lopez Jean-Jacques - Bommes

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:49:54
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV
**Contribution :**
Non à la LGV. Une catastrophe écologique et environnementale, un non sens économique et une gabegie financière.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# AMARNIER Marie-Claire - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:50:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** les risques technologiques, sanitaires et de pollution
**Contribution :**
Les dispositifs d'urgence et d'intervention en cas d'incident majeur ne sont pas décrits dans le document. Il n'est pas non plus précisé les procédures d'alertes, les moyens d'intervention et les acteurs responsables en cas d'accident ou de pollution majeure sur une nappe phréatique par exemple. De ce fait, le projet n'est pas en conformité avec les exigences de législation concernant la maîtrise des risques et la protection de l'environnement.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Fesneau Baptiste - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:56:23

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** OPPOSITION AU PROJET DE LIGNE BORDEAUX-TOULOUSE
**Contribution :**
Je souhaite exprimer mon opposition ferme au projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse dans sa configuration actuelle, notamment en ce qui concerne la traversée de la vallée du Ciron.Un patrimoine naturel irremplaçable menacéLa vallée du Ciron constitue un ensemble écologique d'une valeur exceptionnelle qui mérite une protection sans compromis. Ce territoire héberge des écosystèmes uniques en région : une hêtraie relictuelle millénaire, une forêt-galerie remarquable, des zones humides d'importance régionale, et un microclimat particulier qui favorise une biodiversité exceptionnelle. Les espèces protégées présentes - cistude d'Europe, salamandre, amphibiens, insectes spécialisés et oiseaux sensibles - dépendent de la continuité et de l'intégrité de ces milieux.L'abandon programmé des lignes existantesEn tant qu'usager régulier de la ligne existante, je constate quotidiennement les nombreux problèmes qui affectent ce réseau : retards fréquents, matériel vétuste, suppressions de trains, et manque d'investissement chronique. Or, la création d'une nouvelle ligne à grande vitesse ne résoudra en rien ces difficultés. Au contraire, elle risque d'aggraver considérablement la situation en détournant tous les investissements vers la LGV au détriment des trajets secondaires et des dessertes locales.Les itinéraires secondaires, déjà insuffisamment entretenus, seront encore davantage appauvris et délaissés. Les usagers des petites et moyennes gares seront les grands perdants de ce projet, voyant leur service se dégrader au profit d'une infrastructure qui ne bénéficiera qu'aux liaisons entre grandes métropoles. Cette logique sacrifie l'accessibilité ferroviaire du territoire au profit d'un gain de temps marginal sur un axe unique.Des impacts environnementaux sous-estimésL'étude d'impact présentée ne répond pas de manière satisfaisante à l'ampleur des enjeux environnementaux. Plusieurs aspects essentiels apparaissent insuffisamment étudiés : les conséquences sur le microclimat du fond de vallée, la dynamique propre aux habitats humides, les effets de la fragmentation des territoires sur la faune, et les perturbations durables des continuités écologiques. Le projet risque de causer des dommages irréversibles à des milieux naturels déjà fragilisés, qui jouent un rôle crucial dans le fonctionnement écologique du Ciron et la régulation du climat local.L'urgence d'explorer de véritables alternativesLes solutions alternatives, notamment la modernisation et l'optimisation de la ligne ferroviaire existante, n'ont pas fait l'objet d'une analyse approfondie alors qu'elles pourraient réduire considérablement les atteintes environnementales tout en améliorant l'offre ferroviaire pour tous les usagers. À l'heure de l'urgence climatique et de l'effondrement de la biodiversité, il est impensable de poursuivre un projet aussi destructeur sans avoir sérieusement exploré toutes les options moins impactantes. La rénovation des lignes existantes permettrait d'améliorer le service pour l'ensemble des territoires plutôt que de concentrer les bénéfices sur un seul axe.Une incompatibilité fondamentalePour toutes ces raisons, je considère que le tracé retenu est incompatible avec la préservation d'un patrimoine naturel aussi exceptionnel et qu'il aggravera les inégalités territoriales en matière de desserte ferroviaire. La vallée du Ciron mérite une approche à la hauteur de sa singularité écologique. Je demande donc que ce projet soit réévalué en profondeur, que des alternatives véritablement respectueuses de l'environnement soient étudiées sérieusement, que la modernisation du réseau existant soit prioritaire, et que la protection de ce site unique soit placée au premier plan des décisions publiques.
**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# AMARNIER Marie-Claire - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:57:05
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les effets sociaux-économiques et territoriaux
**Contribution :**

De part le mode de contribution électronique retenu, la procédure exclue de fait un tiers de la population concernée peu ou pas équipée d'appareils numériques ou ayant des difficultés à répondre à une telle contribution. Compte tenu des enjeux environnementaux et démocratiques, une enquête publique avec des commissaires enquêteurs permettant à chacun de s'exprimer librement aurait été non seulement en conformité avec les obligations légales, mais en plus nettement plus équitable. Dans les fait, ce mode de contribution biaise la représentativité de l'avis de l'ensemble de la population notamment des publics les plus âgés et les plus défavorisés. Elles constitue en cela un déni de démocratie.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Antoinette - Balma

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 22:58:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** PROJET INEQUITABLE (lire ma contribution) et ABBERANT à l'heure des ENJEUX VITAUX de l'époque que nous vivons.
**Contribution :**
Madame, Monsieur,Je m'oppose à la création des lignes LGV entre Toulouse, Bordeaux et Dax.- des destructions de terres agricoles, de forêts, de cours d'eau (voir déjà près de Bordeaux !) et même de zones... Natura 2000. Que veut dire protéger des sites que l'on... 'déprotège' sans sourciller ! Non, car c'est aller à contre-sens.- dans la situation d'endettement et de la SNCF et de la France, soyons responsables ! Non, à la lgv à 20 milliards !!!- toujours plus vite... le GIEC préconise de réduire les vitesses : la lgv se fait au DÉTRIMENT DES PETITES LIGNES DESSERVANT LES POPULATIONS LOCALES. Donc NON à UNE LIGNE A GRANDE VITESSE.- d'un point de vue social, pourquoi le budget qui doit servir à tou.t.e.s les français.e.s est-il accaparé par ceux qui peuvent s'offrir des billets si chers. Nous devons apprendre à voyager local. La lgv favorise les déplacements à grande distance. Des moyens existent pour favoriser les échanges sans se déplacer. Non, à la lgv !- la lgv est un désastre climatique : combien de CO émis pour sa construction, alors que nous avons dépassé l'augmentation globale des températures de 2 °C. Non, à la lgv.- ET BIEN SUR, un DESASTRE DEMOCRATIQUE : la majorité de la population est contre ces destructions mais... vous allez faire passer le projet, n'est-ce pas ? Sans vergogne. Nous y sommes maintenant habitué.e.s mais nous ne nous y résoudrons jamais ! OUI A DES DEPLACEMENTS DOUX. DES TRAINS REGIONAUX FREQUENTS SUR DES LIGNES EXISTANTES : c'est bon pour les déplacements, pour le commerce, pour l'emploi, pour la solidarité entre les régions, etc. Je pourrais continuer longtemps.Cordialement,Antoinette Dartigues
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Alix Céan Marin  - Pontoise

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:02:40
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à cette nouvelle ligne
**Contribution :**
Bonsoir, je viens de prendre part de cette intention de créer une nouvelle ligne ? Cela est absurde, il y a déjà un train qui fait Bordeaux Toulouse, inutile de vouloir créer un nouveau passage. L'heure est déjà assez grave pour l'écosystème, ne venez pas détruire d'avantage de nature et d'animaux ! ??
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# karel sylvie - Castillonnès

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:03:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** je conteste le projet gpso
**Contribution :**
ce projet ecocidaire et d'un autre temps ,détruit irrémédiablement des sanctuaires uniques au monde(vallée du ciron) qui ne pourrons jamais être compenses, alors qu'ils devraient être protégés pour nos enfants. Il crée une balafre dans notre belle région ,très préjudiciable a la biodiversité.Comment 50 km d'ouvrage en béton pourraient ne pas perturber l' écosystème et les ressources en eau potable pour la population, autrement plus important qu'un gain minimal de temps .L'amélioration de la ligne existante, qui est loin d'être saturée, qui suit majestueusement le canal de Paul Riquet,n'a jamais été chiffré .Pourtant cela permettrait d'éviter de gaspiller 18 milliards au bas mot en cette période de crise financière.Eviter Réduire et Compenser est irréalisable pour ce projet pharaonique.Je suis une fervente partisane et utilisatrice du train mais les trains du quotidien, pas d'un train qui ne dessert pas les territoires non urbains et sa population ,qui ne sème que désolation en portant atteinte aux espaces naturels déjà en souffrance.Ces trains du quotidiens devraient être la priorité.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sandra - Grignols

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:05:33
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Économique et ecologie
**Contribution :**
Les espaces verts, les forêts, notre écosystème sont grignotes chaque jour par l urbanisation massive.Stop à cela.Consevez nos espaces naturels utiles à l homme car la faune y vit, que l homme pfut aller se ressourcer et se rafrachir l été.Conservez les trasnsports existants.Stop au nouveaux travaux qui augmentent la dette et appauvrissent nos sols.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Catherine - Noaillan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:07:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Expression de mon opposition à la DAE et aux investigations préalables liées au projet de construction de la LNSO
**Contribution :**
La LNSO est un projet dont l'utilité publique est particulièrement contestable.Elle l'était en 2015 lorsque la Commission d'Enquête Publique a rendu un avis défavorable. Elle l'est tout autant à ce jour.Des instances telles que l'Autorité environnementale, la Commission de l'eau du SAGE Ciron, le Conseil National de Protection de la Nature, le Syndicat des Sylviculteurs du SUD Ouest ont rendu des avis défavorables à la DAE. Elles ont montré dans des rapports documentés que ses impacts environnementaux et climatiques sont soit mal analysés, soit sous estimés. ils sont aussi parfois contournés.L'avis de l'Aurorité Environnementale est particulièrement sévère :- le diagnostic écologique est incomplet,- la démarche ERC (éviter-réduire-compenser) est non aboutie, aussi bien dans son aspect méthodologique qu'opérationnel. Les mesures de compensation sont mal définies.L'ensemble des avis de ces instances sera t'il ignoré ?Un des objectifs généraux du GPSO est formulé ainsi : "favoriser le développement des territoires". Cela doit-il se faire au détriment des territoires qu'il traverse ?Des communes vont être fracturées par l'emprise de la nouvelle ligne (cf Bernos Beaulac, Saint Léger de Balson en Sud Gironde) ; des riverains vont être sounis à des

nuisances sonores et visuelles ; des paysages vont être dévastés, des forêts rasées ; l'écosystème exceptionnel formé par le Ciron et ses affluents va être bouleversé ... Les coûts (financiers, écologiques) de ce projet, ses effets sur la vie des riverains sont démesurés par rapport au gain de temps annoncé sur la durée des voyages.Par ailleurs, le choix d'une consultation par la seule voie économique exclut les personnes peu ou pas formées à l'outil informatique et/ou pas équipées d'un ordinateur. Elles sont nombreuses en milieu rural. La durée de la consultation est ridiculement courte au vu de la complexité du dossier et de sa taille .Des associations locales se sont mobilisées pour sensibiliser le public. Mais elles n'auront pu que partiellement remédier à la difficulté de participer à cette consultation dans les conditions énoncées ci-dessus.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# AUSSILLOUS Laurent - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:07:52
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Méthodologie utilisée pour effectuer les fouilles préventives
**Contribution :**
Les décapages à blanc de zones boisées pour effectuer des recherches d'archéologie préventive semblent aujourd'hui d'un autre âge. Aujourd'hui, il a été possible de découvrir des villes oubliées au fin fond de l'Amazonie avec un simple lidar et un hélicoptère. Pourquoi ce qui est possible dans la forêt amazonienne ne l'est-il pas dans la forêt landaise ? Ces balafres à vif dénatureront durablement les écosystèmes et le paysage landais, notamment celui protégé de la vallée du Ciron, alors même que l'avenir juridique et financier du projet reste encore très incertain. A preuve, la suppression de la taxe locale qui avait été validée à l'assemblée nationale. Autant on peut comprendre qu'il soit nécessaire de mener des investigations pour préparer une éventuelle poursuite des travaux, autant celle-ci pourrait être menée de façon nettement mois destructrice et invasive pour le territoire. Le projet tel que présenté est perçu par la population comme un passage en force inadmissible renforçant le rejet absolu des habitants des territoires traversés et renforçant par là-même le rejet des élites d'adhésion aux partis politiques extrémistes et validant les théories complotistes.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Joël - Préchac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:11:41
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre le projet LGV
**Contribution :**
Comment peut-on faire une ligne nouvelle, alors qu'il suffirait de remettre les voies BX/TOULOUSE déjà existantes aux normes.La faune et la flore sauvage en seront trop impactées, je vis depuis 57 ans en vallée du CIRON et il est hors de question de voir cette vallée détruite pour permettre à certains de voir leur trajet écourté de 10 à 15 min au prix de millions d'euros public dépensé.La dette de l'Etat est déjà en déficit, maintenant vous allez encore nous enfoncer davantage dans cette situation c'est tout un pays qui va devoir encore mettre la main dans son portefeuille.Honte à vous les dirigeants
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Anne-Laure - Bazas

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:11:58
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Vallée du ciron
**Contribution :**
Depuis presque 40 ans je connais cette vallée verdoyante et boisée Elle a abrité mes découvertes de la pêche, la chasse a la palombes, la cueillette de cèpes et bruyères mais aussi les après-midi canoë pique nique en famille ou entre amisElle a été foulée par de grands hommes tels Henri 4 et Montaigne, sans oublier marguerite de Valois Elle ne peut pas être détruite
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mikael - Mios

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:13:02
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Trace LGv sur le Ciron
**Contribution :**
Le tracé de la Future LGv va détruire la valle du Ciron étant kayakiste et le parcourant régulièrement je suis témoin à chaque sortie de sa belle biodiversiteée 'je suis donc fermement opposer à ce tracé qui pourrai utiser les autres voies existantes sans fragiliser la zone.Celle ci est importante pour l écologie de la zone mais aussi pour l économie des habitants de la vallée. Cession ces projets incohérents et coûteux.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# AUSSILLOUS Laurent - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:15:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Renaturation des secteurs de fouilles
**Contribution :**
La date de réalisation du projet LGVSO est des plus incertaines compte tenu des risques juridiques et financiers qui ne sont à ce jour pas épurés. Il y a donc un risque important que les zones détruites pour effectuer les sondages envisagés restent à nu pendant de nombreuses années. Ceci aura pour conséquence de fragiliser les éco-systèmes environnant, de favoriser l'implantation d'espèces invasives et dans certains cas de favoriser l'érosion des sols. Le projet, s'il envisage un processus de compensation écologique notoirement insuffisant à la lecture des avis scientifiques, est totalement silencieux sur toute l'action de renaturation telle qu'imposée aux exploitants de carrières par exemple. Le projet ne précise pas non plus les actions de remise en état envisagées en cas d'abandon de la ligne LGVSO ni les coûts engendrés.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Victoria - Labastide-Saint-Pierre

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:17:26
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Préservation de la biodiversité
**Contribution :**
Ce projet dévastateur ne doit pas voir le jour, la destruction de la vallée du Ciron serait une énorme perte pour la biodiversité et pour les générations à venir.La rénovation des lignes existantes permettraient également de maintenir un maillage local avec la présence de gares de proximité et des trains réguliers.Partout ailleurs on abat des arbres (ex : St Jory) Je suis contre ce projet et je suis sûre que d'autres alternatives plus respectueuses de notre environnement déjà affaibli existent…
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Christine - Noaillan

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:18:42
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre de projet LGV
**Contribution :**
Le ciron est un trésor qu'il faut évidement protéger.La hétraie et toute la biodiversité sont a conserver précieusement c'est une évidence.Il suffit d'améliorer les lignes existantes.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Olivier Richard

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:19:26
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Avis défavorable pour la LGV
**Contribution :**
- Je partage l'avis de Maxime Ghesquière, élu adjoint à la ville de Bordeaux avec lequel je suis en parfaite adéquation :"Entre rail et remous : ma contribution à l'enquête publique GPSO--Auteur/autrice de la publication :MAxime- Publication publiée :25 novembre 2025- Post category:Engagements et Mobilisations / Transition ÉcologiqueEstimation du temps de lecture : 3 minutes<< Garonne n'est pas un obstacle : c'est une exigence. >> â?" MaximeL'enquête publique sur la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse (GPSO) s'achève bientôt.Voici ma contribution officielle, fondée sur l'analyse du dossier de Participation du Public par Voie Électronique (PPVE1), sur les documents réglementaires du SAGE Vallée de la Garonne â?" Ciron et du SDAGE Adour-Garonne 2022â?"2027, ainsi que sur les pièces techniques du maître d'ouvrage.Ce texte vise à éclairer l'enjeu majeur : préserver l'eau, le vivant et les territoires, au moment où ce projet d'infrastructure engage durablement notre bassin versant.1?? Un projet incompatible avec la gestion équilibrée de l'eauLe GPSO traverse un territoire d'eau parmi les plus sensibles du bassin Adour-Garonne.L'analyse croisée du PPVE1, des SAGE et du SDAGE révèle des incompatibilités majeures : non-préservation des zones humides, risques hydrogéologiques, déséquilibres sur les écoulements et la continuité écologique.2?? Zones humides : un équilibre rompu- 2012 : 2 300 ha identifiés dans une bande de 500 m autour du tracé.- 2024 : ce chiffre monte à 4 300 ha de zones humides avérées ou probables.- Le projet détruirait 429 ha, dont :- 288 ha en Gironde- 68 ha en Lot-et-Garonne- 27 ha en Tarn-et-Garonne- 35 ha dans les Landes- 0,6 ha en Haute-GaronneCes milieux régulent les crues, filtrent l'eau, accueillent une biodiversité exceptionnelle.La séquence éviterâ?"réduireâ?"compenser est insuffisamment appliquée : seulement 11 ha évités.La compensation à 150 %, obligatoire dans le SAGE, n'est pas garantie.3?? Eaux souterraines : des captages menacés- 16 captages d'eau potable traversés- Plus de 50 000 habitants concernés- Traversée des périmètres rapprochés/éloignés des captages de Bellefond, Budos, Clarens, Lagagnan, GaillèresLe projet passe à l'amont hydraulique de l'aqueduc de Budos, ouvrage stratégique qui alimente plus de 40 000 personnes via la source Fontbanne.Les risques identifiés par l'étude d'impact :- baisse de niveaux piézométriques-assèchement de sources- contamination via travaux en déblai4?? Désherbage : une incompatibilité avec le SAGELe dossier prévoit le maintien de traitements phytosanitaires sur les emprises ferroviaires, y compris :- dans les zones humides,- dans les périmètres de protection de captage AEP.SNCF Réseau utilise encore près de 47 tonnes de substances actives par an (acide pélargonique, herbicides sélectifs).Cette pratique est incompatible avec :- la règle du SAGE imposant la protection des eaux infiltrées,- les objectifs du SDAGE sur la non-détérioration des masses d'eau souterraines.5?? Ruissellement : neutralité hydraulique non démontréeLe projet :- imperméabilise des surfaces importantes,- concentre le ruissellement,- modifie les écoulements entre bassins versants,-

augmente les débits dans les cours d'eau récepteurs.Aucune modélisation hydraulique détaillée ne démontre la neutralité hydraulique, pourtant obligatoire dans le SAGE et le SDAGE.6?? Continuité écologique en dangerLe tracé fragmente les vallées du :- Ciron,- Garonne,- Douze,- Midouze.Ces corridors accueillent :- la loutre d'Europe,- le vison d'Europe,- la lamproie fluviatile,- la truite de mer108 stations d'espèces protégées sont impactées (dont Drosera et Lotier velu).Les ouvrages de franchissement annoncés ne sont ni dimensionnés ni garantis.7?? Artificialisation et impacts cumulésLe projet représente 4 744 ha d'emprise totale, dont :- zones humides,- espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF),- ZNIEFF 1 et 2,- forêts alluviales, landes humides, tourbièresCes atteintes sont contraires aux objectifs de restauration des milieux aquatiques fixés par le SDAGE.8?? Bilan carbone incomplet et incompatible avec les objectifs climatiquesLe dossier ne chiffre pas :- les émissions réelles des chantiers,- les pertes de puits de carbone (forêts, zones humides),- l'impact du béton, des terrassements, des transports de matériaux.Le report modal annoncé ne compense pas ces émissions avant plusieurs décennies.Le projet n'est pas aligné avec la Stratégie Nationale Bas-Carbone.9?? Risques sanitaires sous-évaluésLes risques pour les riverains sont :- mal définis,- insuffisamment mesurés,- dépourvus de mesures opposables.Poussières, bruit, polluants, vibrations :la protection des populations n'est pas garantie.ð?"? Concertation insuffisante et inégalitaireLa PPVE n'a pas permis une participation équitable :- dossier volumineux et fragmenté,- absence de version papier dans plusieurs communes,- fracture numérique,- manque d'explications pédagogiques.La procédure ne respecte ni l'esprit de la Convention d'Aarhus, ni les standards d'une enquête publique classique.? Conclusion : choisir une autre voie ferroviaireAu regard de l'ensemble des éléments :ð?'? J'émets un avis très défavorable au projet de ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse.Une alternative existe, plus réaliste et plus durable :- moderniser la ligne existante,- l'électrifier,- améliorer les dessertes du quotidien,- renforcer la sécurité,- préserver les zones humides, les nappes et les milieux vivants.L'avenir du rail doit suivre le rythme de la Garonne :sobre, utile et respectueux du vivant.ð?"¢ Contribuez vous aussið?'¬ Participez avant le 26 novembre 2025 :ð?'? https://www.registre-numerique.fr/ligne-nouvelle-bordeaux-toulouse-ppve1<< L'eau ne s'oppose pas au progrès : elle en trace les limites et révèle notre capacité à construire sans altérer la vie. >>Vous devriez également aimer25-ans-Sage-nappes-profondes-300x225.jpg25 ans d'un des premier Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SAGE)18 octobre 2023Village-de-leau-2023-300x169.jpgVillage de l'eau 202324 mars 2023Le-souffle-solidaire-de-nos-epargnes-Fair-212x300.jpgð?'¶ Le souffle solidaire de nos épargnes20 novembre 2025"Cordialement,Olivier RICHARDApt.213, Bât.B, Ilôt Jules Verne, Résidence Ginko, 18 avenue Marcel Dassault 33300 Bordeaux**********@gmail.com Tél : 0769****** ou 09 80 ** ** **Inutile d'imprimer ce mail : Pensez vert !

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Battaglia Linda - Escaudes

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:19:44

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Un environnement sacagé, le vivant déplacé, privé d'habitat, tué à plus ou moins long terme

**Contribution :**

Les forêts du sud gironde et les rivières (Ciron et affluents) sont nos lieux de vie, à nous autres êtres humains mais aussi animaux, insectes, oiseaux... Chevreuils et de moins en moins de cerfs (dû aux séparations-autoroute non rentable- et coupes rases), sangliers, blaireaux, renards, oiseaux sont nos compagnons de vie, chauve-souris... nous les croisons lors de nos promenades. Ciel très lumineux (étoiles magnifiques à observer), calme pour le bien-être de tout le vivant, permettent encore d'y vivre bien. Malgré une autoroute "inutile" (au moins pour les locaux) et sous empruntée et une voie de gaz à proximité de chez moi, nous vivons plutôt bien par ici. Pour les animaux, c'est autre chose : ces barrages artificiels menacent leurs habitats, leur vie de groupe, leur besoin d'un grand territoire (cerfs

et chevreuils) et il est de plus en plus rare d'y croiser un cerf. Malgré les champs de pin et les coupes rases qui tuent les sols et leur écosystème, nous tentons de préserver ce qu'il reste, pour nous et les générations futures. les zones humides sont très riches en faune et en flore et sont aussi des ressources qu'on ne devrait pas bouleverser. Raser des forêts pour mettre du photovoltaïque ou une LGV, c'est aller vers le réchauffement climatique et ne pas comprendre le rôle des arbres dans leur captation du carbone, utile pour tout le vivant. La LGV ainsi que tout ce qui irait avec : échangeurs électriques, parcs photovoltaïques, carrières, importations de matériaux... Tout cela est anti écologique, va à l'encontre du bon sens. Je suis particulièrement mécontente de ce type de grand projet qui pourrait créer des maladies et mal-êtres pour les riverains (dépressions, sommeil, santé mentale...) et des impacts forts sur le milieu vivant dans son ensemble.  Je vous demande de stopper ce projet mortifère et de faire appel à un projet raisonnable de réfection et modernisation des voies existantes, qui puissent servir à nous habitants en priorité et de penser à vos enfants, générations futures qui n'auront pas que ça à faire de dé bétonner tout ce que vous aurez bétonné pour des raisons douteuses et éloignées des préoccupations générales des français.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Valerie - Peyrière

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:19:52
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Destruction zone natura 2000
**Contribution :**
Protection du Ciron
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# MARIE - Villandraut

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:20:58
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** demande AE
**Contribution :**
230 élus de Nouvelle Aquitaine et d'Occitanie et 28 associations ont écrit aux préfets pour leur demander la suspension de cette consultation parce que:- les 25 000 pages de ce dossier ne sont pas accessibles à une partie de la population directement concernée par le projet- l'incomplétude et les lacunes majeures de ce dossier ont été révélées par des instances indépendantes- les réponses laconiques de SNCF n'ont pas répondu aux questions essentielles posées par le Conseil National de la Protection de la Nature et l'Autorité Environnementale en matière de bilan carbone du projet, de solutions alternatives, de séquence Éviter Réduire Compenser et de report modalAu regard de ces éléments élus et associations alertent sur les conséquences possible d'une telle précipitation
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (LNSO_COURRIER_230_élus_28_associations_SUSPENSION PPVE.pdf)
Document : LNSO_COURRIER_230_élus_28_associations_SUSPENSION PPVE.pdf, page 1 sur 7

*Grand Sud-Ouest, le 17 novembre 2025*

*Les élus et associations ci-dessous signataires à*

Monsieur le Préfet de la Région Occitanie et de Haute-Garonne,
Préfet Coordonnateur du GPSO 1 place Saint-Étienne, 31000 Toulouse

Monsieur le Préfet de la Région de Nouvelle-Aquitaine et de Gironde
Rue Corps-Francs Pommiès, 33000 Bordeaux

Monsieur le Préfet de Lot-et-Garonne
Place Verdun, 47920 Agen

Monsieur le Préfet de Tarn-et-Garonne
2 Allée de l'Empereur, 82000 Montauban

**Objet : Demande de suspension de la consultation du public relative au projet GPSO – 'DAE1' Travaux préparatoires de la ligne à grande vitesse LGV nouvelle Bordeaux-Toulouse**

**Messieurs les Préfets des Régions Occitanie et Nouvelle Aquitaine et des départements concernés, Monsieur le Préfet Coordonnateur du GPSO,**

Par la présente, nombreux élus et associations d'Occitanie, de Nouvelle Aquitaine et du Limousin vous demandent de bien vouloir suspendre la 'consultation du public par voie électronique' relative à la Demande d'Autorisation Environnementale déposée par SNCF Réseau pour les travaux préparatoires de la ligne ferroviaire nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse (projet GPSO) annoncée par affichages publics 'd'avis d'enquête publique' pour une durée d'un mois et prévue jusqu'au 26 novembre 2025 prochain.

Dès réception de vos courriers aux communes impactées, communautés de communes, départements et régions, que vous avez adressés début juillet à ces collectivités, pour retour d'un avis dans un délai de deux mois, relatif à cette même Demande d'Autorisation Environnementale, nombreux sont les élus qui vous ont déjà signalé des difficultés pour accéder au dossier et l'impossibilité d'étudier sérieusement un dossier technique de 25000 pages dans un si court laps de temps, sans parler de la période estivale sans conseils municipaux programmés afin de délibérer.

Puis les 21 et 24 octobre dernier, ce sont 14 associations de 5 départements qui vous ont adressé des courriers recommandés en attirant votre attention sur ses manquements en matière de « droit fondamental de toute personne d'être informée pleinement et de participer à l'élaboration des décisions publiques en matière de décision publique impactant l'environnement ».*

Depuis son ouverture le 27 octobre, ce n'est pas parce que des milliers de pages du dossier de Demande d'Autorisation Environnementale sont en ligne qu'il est accessible facilement à une partie de la population concernée (près d'1 personne sur 4 touchée par l'illectronisme dans les zones rurales). De plus son incomplétude et des lacunes majeures du dossier ont aussi été révélées par les instances indépendantes qui ont eu à l'analyser cet été. Et les réponses laconiques de la SNCF n'ont pas su répondre depuis aux questions essentielles posées par le Conseil National de la Protection de la Nature et l'Autorité environnementale en matière de bilan carbone du projet, de solutions alternatives, de séquence Éviter Réduire Compenser et de report modal.

Au regard de ces éléments, nous, élus et associations vous alertons des conséquences possibles d'une telle précipitation et vous demandons respectueusement de suspendre la consultation du public.

Dans l'attente d'une réponse de votre part, nous vous prions d'agréer, Messieurs les Préfets de Régions et de Départements, Monsieur le Préfet Coordonnateur du GPSO, l'expression de notre haute considération.

*Copies à :*
**SNCF Réseau** – 15 Rue Jean-Philippe Rameau, 93200 Saint-Denis
**Autorité Environnementale de l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable** – IGEDD / Ae – Tour Séquoia – 92 055 La Défense cedex
**Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Gironde**, 2 rue Jules Ferry – 33000 Bordeaux .
**Ministre des Transports**, Hôtel de Roquelaure 246, boulevard Saint-Germain 75007 Paris
**Membres du Conseil d'Orientation des Infrastructures**, Hôtel de Roquelaure 246, boulevard Saint-Germain 75007 Paris

**Au regard principal de l'article 7 de la Charte de l'environnement, de l'article 6 de la Convention d'Arrhus et des articles L.120-1 et L.123-1 et afférents du Code de l'environnement.*

28 associations & 230 élus cosignataires
de 13 départements du Grand Sud-Ouest :

**STOP LGV Bordeaux Métropole**, *pour les transports du quotidiens* (33)
**Trans CUB**, *association agrée d'utilité publique, Bordeaux métropole* (33)
**LGVEA**, *Landes Graves Viticulture Environnement en Arruan* (33)
**LGV NINA**, *collectif citoyen de la Vallée du Ciron* (33)
**LGV DESRAILHA**, *collectif d'habitants du Réolais et du Pays d'Auros* (33)
**ASCLG**, *Association de Sauvegarde des Coteaux des Landes de Gascogne, Casteljaloux* (47)
**STOP LGV 47**, *collectif d'associations en Agenais* (47)
**ALTERNATIVE LGV MIDI-PYRENNES** (82)
**NON LGV Nord Landes & Marsan** (40)

**Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées**
**Les Amis de la Terre Limousin**
**Les Amis de la Terre Landes** (40)
**CADE,** *Collectif des Associations de défense de l'Environnement Pays Basque-Sud des landes* (40 & 64)
**FNE 82**, *France Nature Environnement Tarn-et-Garonne* (82)
**Horizon Vert,** *pôle d'éducation populaire pour l'écologie en Villeneuvois* (47)
**SEPANLOG**, *Société pour l'Étude, la Protection et l'Aménagement de la Nature en Lot-et-Garonne* (47)
**SEPANSO LANDES**, *Société pour l'Étude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud-Ouest* (40)
**SEPANSO GIRONDE**, *Société pour l'Étude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud-Ouest* (33)
**Ciron Bien Commun**, *au nom de la Déclaration des Droits du Ciron* (33)

**Terre de Liens Aquitaine**
**Confédération Paysanne de Gironde** (33)
**Confédération Paysanne du Lot-et-Garonne** (47)
**Confédération Paysanne du Tarn-et-Garonne** (82)
**Confédération Paysanne des Landes** (40)
**Confédération Paysanne du Pays basque** (64) *Euskal Herriko Laborarien Batasuna (ELB)*
**ATTAC Landes côte sud** (40)
**ATTAC Marsan** (40)
**ATTAC Bordeaux** (33)

**Parlementaires de Nouvelle Aquitaine, d'Occitanie et du Limousin**
Marie Toussaint, *députée européenne*
Sophie METTE, *députée de Gironde (33)*
Mathilde FELD, *députée de Gironde (33)*
Nicolas THIERRY, *député de Gironde (33)*
Loïc PRUD'HOMME, *député de Gironde (33)*
Monique DE MARCO, *sénatrice de Gironde (33)*
Laurence HARRIBEY *sénatrice de Gironde (33)*
Hervé GILLE, *sénateur de Gironde (33)*
Peio DUFAU, *député des Pyrénées-Atlantiques (64)*
Christine ARRIGHI, *députée de Haute-Garonne (31)*
Anne STAMBACH-TERRENOIR, *députée de Haute-Garonne (31)*
François PIQUEMAL, *député de Haute-Garonne (31)*
Hadrien CLOUET, *député de Haute-Garonne (31)*
Christophe BEX, *député de Haute-Garonne (31)*
Manon MEUNIER, *députée de Haute-Vienne (87)*
Damien MAUDET, *député de Haute-Vienne (87)*

GIRONDE

**Membres de l'association des élus des territoires sud-girondin, de Montesquieu et solidaires**

Jacqueline Lartigue-Renouil, *maire de Bernos-Beaulac, coprésidente de l'association des élus*
Christian Tamarelle, *maire de Saint-Médard d'Eyrans, coprésident de l'association des élus*
Nathalie Burtin-Dauzan, *maire de Saint-Selve, vice-présidente de l'association des élus*
Nathalie Duluc, *maire de Balizac, vice-présidente de l'association des élus*
Jean-Marc Pelletant, *maire de Londiras, cotrésorier de l'association des élus*
Michel Mortagne, *maire de Préchac, cotrésorier de l'association des élus*
Mireille Morlet, *maire de Bourideys, secrétaire de l'association des élus*
Valérie Belis, *maire d'Aubiac*
Martine Talabot, *maire d'Ayguemortes-les-Graves*
Philippe Barrère, *maire de Beautiran*
Michel Dufranc, *maire de La Brède*
Christine Luquedey, *maire de Captieux*
Gracia Perez, *maire de Castres-sur-Gironde*
Jean-Claude Lassale, *maire de Cazalis*
Jean-Claude Dupiol, *maire de Cudos*
Philippe Monnier, *maire d'Escaudes*
Robert Roncoli, *maire de Fargues*
Pascal Losse, *maire de Gajac*
René Cardouat, *maire de Goualade*
Mylène Doreau, *maire de Guillos*
Jean-Louis Darthial, *maire d'Hostens*
Stéphanie Daubanes, *maire de l'Isle-saint-Georges*
Philippe Lamothe, *maire de Lartigue*
Martine Lagardère, *maire de Lerm-et-Musset*
Marc Viguié, *maire de Louchats*
Michel Estenaves, *maire de Lucmau*
Adeline Portet, *maire de Marions*
Michelle Labrouche, *maire de Le Nizan*
Bernadette Noël, *maire de Noaillan*
Laetitia Rodriguez, *maire de Saint-Léger-de-Balson*
Michel Darroman, *maire de Saint-Michel-de-Castelnau*
Jean-Bernard Papin, *maire de Saint-Michel-de-Rieuffret*
Bruno Gardère, *maire de Saint-Symphorien*
Michel Aimé, *maire de Sauviac*
Jean-Marc Vazia, *maire de Sigalens*
Christiane Bénich, *maire de Le Tuzan*

***Maires de Gironde***

Pierre Hurmic, *maire de Bordeaux, premier vice-président de Bordeaux Métropole*
Clément Rossignol-Puech, *maire de Bègles, vice-président de Bordeaux Métropole*
Alain Garnier, *maire d'Artigues-près-Bordeaux, vice-président de Bordeaux Métropole*
Patrick Labesse, *maire de Carbon-Blanc, vice -président de Bordeaux Métropole*
Bruno Marty, *maire de La Réole, premier vice-président de la communauté de communes du Réolais en sud gironde*
Francis Zaghet, *maire de Pondaurat, président de la communauté de communes du Réolais en sud gironde*
Stéphane Denoyelle, *maire de Saint Pierre d'Aurillac, vice président de la CDC du Réolais en sud gironde, vice président de Sud Gironde Mobilité*
Jérémy Gaillard, *maire de Caudrot*
Cédric Gerbeau, *maire de Saint-Macaire*
Dominique Turbet-Delof, *maire de Puybarban*
David Redon, *maire de Porchères, pdt du S.M.I.V.I. Syndicat Mixte Interdépartemental de la vallée de l'Isle*

***Conseillers départementaux de Gironde par canton***

**Sud-Gironde**

Jean-Luc Gleyze, *président du département de la Gironde, 1er adjoint au maire de Captieux, Vice-Président CDC du Bazadais*

Isabelle Dexpert, *vice-présidente du département de la Gironde, maire de Bazas, vice-Présidente CDC du Bazadais*

**La Brède**

Corinne Martinez, *vice-présidente du département de la Gironde, conseillère municipale commune de la Brède, vice présidente en charge de la transition écologique et solidaire à la Communauté de communes de Montesquieu*

Bernard Fath, *conseiller départemental de Gironde, président de la CDC de Montesquieu*

**Bordeaux**

Romain Dostes, *vice-président du département de Gironde*

Wiame Benyachou, *conseillère départementale de Gironde*

Eve Demange, *conseillère départementale de Gironde, conseillère municipale à Bordeaux, conseillère métropolitaine à Bordeaux métropole.*

**Créon**

Christophe Viandon, *conseiller départemental de Gironde, adjoint au maire de Tresses*

**Entre-deux mers**

Marie-Claude Agullana, *conseillère départementale de Gironde, vice-présidente du département de la Gironde, maire de Le Tourne, vice-présidente CDC des Portes de l'Entre-Deux-Mers*

**Estuaire**

Valérie Guinaudie, *conseillère départementale de Gironde, maire de Monbrier, présidente Grand Cubzaguais CDC*

Louis Cavaleiro, *conseiller départemental de Gironde,vice-président du département de la Gironde, maire d'Bauliers, vice Président à la Communauté de Communes de l'Estuaire,vice Président au SMICVAL*

**Landes des Graves**

Sophie Piquemal, *vice-présidente du département de la Gironde, conseillère municipale de Le Barp, conseillère communautaire du Val de l'Eyre*

**Réolais et Les Bastides**

Christelle Guionie, *conseillère départementale de Gironde, maire de Sainte-Foy-la-Grande, vice-Présidente de la CDC du Pays-Foyen*

Daniel Barbe, *conseiller départemental de Gironde, maire de Blasimon, président de la communauté de communes rurales Entre Deux Mers, président de l'Association des Maires Ruraux de la Gironde*

**Portes du Médoc**

Philippe Ducamp, *conseiller départemental de Gironde, maire de Ludon-Médoc, vice-président de la CDC Médoc-Estuaire*

**Libournais-Fronsadais**

Agnès Séjournet, *conseillère départementale de Gironde, adjointe au maire de Libourne, conseillère communautaire de la Cali*

Jean Galand, *vice-président du département de la Gironde, maire de La Lande de Fronsac, vice président de la communauté des communes du Fronsadais*

**Lormont**

Martine Couturier, *conseillère départementale de Gironde, conseillère municipale de Bassens*

Philippe Quertinmont, *conseiller départemental de Gironde*

**Mérignac**

Carole Guere, *vice-présidente du département de la Gironde, Conseillère municipale du Haillan*

**Nord-Gironde**

Célia Monseigne, *conseillère départementale de Gironde maire de Saint-André-de-Cubzac, vice-présidente de la CDC Grand Cubzaguais*

**Nord-Libournais**

Michelle Lacoste, *conseillère départementale de Gironde Conseillère Municipale de Coutras, conseillère Communautaire à la CALI*

**Nord-Médoc**

Michelle Saintout, *conseillère départementale de Gironde maire de Saint-Estèphe*

**Pessac**

Laure Curvale, *vice-présidente du département de la Gironde, conseillère municipale de Pessac et conseillère métropolitaine*

Agnès Destriau, *conseillère départementale de Gironde*

**Talence**

Christine Quelier, *conseillère départementale de Gironde*

Bruno Béziade, *conseiller départemental de Gironde*

**Villenave-d'Ornon**

Jacques Raynaud, *conseiller départemental de Gironde* conseiller municipal de Bègles

***Conseillers régionaux de Gironde***
Vital Baude, *conseiller régional Nouvelle-Aquitaine, conseiller municipal d'Arcachon*
Anne-Laure Bedu, *conseillère régionale Nouvelle-Aquitaine*
Karfa Diallo, *conseiller régional Nouvelle-Aquitaine*
Emilie Sarrazin, *conseillère régionale Nouvelle-Aquitaine*
Christine Seguinau, *conseillère régionale Nouvelle-Aquitaine, adjointe au maire d'Eysines*

***Adjoints aux maires, conseillers municipaux de Gironde, membre de l'association des élus***
Michel Biensan, *conseiller municipal d'Ayguemortes-les-Graves*
Nicolas Pallas, *adjoint au maire de Balizac*
Damien Boyreau, *adjoint au maire de Balizac*
Amandine Léglise, *adjoint au maire de Balizac*
Jonatha Trézières, *conseiller municipal de Balizac*
Sébastien Bourousse, *conseiller municipal de Balizac*
Horya El Baz, *conseillère municipale de Balizac*
Jacques Moretoo, *adjoint au maire de Le Barp*
Sophie Piquemal, *conseillère municipale de Le Barp*
Danielle Barreyre, *adjointe au maire de Bazas*
François Barquin, *adjoint au maire de Bourideys*
Virginie Marsaux, *conseillère municipale de Bourideys*
Berthold Kress, *conseiller municipal de Bourideys*
Johann Kress, *conseiller municipal de Bourideys*
Antoine Mc Culloch, *conseiller municipal de Bourideys*
Corinne Martinez, *conseillère municipale de La Brède*
Bernard Cami-Debat, *conseiller municipal de La Brède*
Michelle Bourousse, *adjointe au maire de Cadaujac*
Yannick Cholet, *conseiller municipal de Cadaujac*
Stéphane Mériau, *conseiller municipal de Cadaujac*
Francis Rouchaleou, *conseiller municipal de Cazalis*
Jacques Lagardère, *conseiller municipal de Cours-les-Bains*
Sylvie Lalanne, *adjointe au maire de Cudos*
Michel Platon, *adjoint au maire de Cudos*
Marie-Angélique Latournerie, *adjointe au maire de Cudos*
Bernard Daudet, *conseiller municipal d'Escaudes*
Bernard Tulars, *conseiller municipal d'Escaudes*
Jacques Beauce, *conseiller municipal de Lados*
Charles de Montallier, *conseiller municipal de Lados*
Philippe Danglade, *adjoint au maire de Léognan*
Benoist Aulanier, *conseiller municipal de Léognan*
Stéphane Espuny, *adjoint au maire de Lerm-et-Musset*
Marlène Lacampagne, *conseillère municipale de Lerm-et-Musset*
Claudine Boquin, *conseillère municipale de Lerm-et-Musset*
Thomas Baliteau, *conseiller municipal de Lerm-et-Musset*
Corinne Boulet, *conseillère municipale de Louchats*
Marie-Christine Martin, *conseillère municipale de Louchats*
Jean-Luc Lanneluc, *adjoint au maire de Lucmau*
Fançois-Xavier Tastes, *conseiller municipal de Lucmau*
Dominique Tastes, *conseiller municipal de Lucmau*
Bernard Pichevin, *adjoint au maire de Le Nizan*
Aude Fleury, *adjointe au maire de Le Nizan*
Marie Bertz, *adjointe au maire de Le Nizan*
Patrice Despujols, *adjoint au maire de Le Nizan*

Charles Labrouche, *adjoint au maire de Le Nizan*
Isabelle Genet, *conseillère municipale de Noaillan*
Jérôme Dubosq, *conseiller municipal de Pondaurat*
Alain Boyart, *conseiller municipal de Pondaurat*
Sandra Founiol, *adjointe au maire de Préchac*
Bernard Descazeaux, *adjoint au maire de Préchac*
Sarah Lacampagne, *adjointe au maire de Préchac*
Peggy Bodart, *conseillère municipale de Préchac*
Ludovic Sore, *conseiller municipale de Préchac*
Séverine Albenga, *conseillère municipale de Préchac*
Guillaume Decolombel, *conseiller municipale de Préchac*
Armelle Cruze, *conseillère municipale de Préchac*
Jean-François Labrousse, *conseiller municipale de Préchac*
Nelly Juvenelle, *conseillère municipale de Préchac*
Myriam Deroulléde, *conseillère municipale de Préchac*
Dominique Annee, *conseiller municipale de Préchac*
Emmanel Moret, *adjoint au maire de Saint-Léger-de-Balson*
José Rodriguez, *adjoint au maire de Saint-Léger-de-Balson*
Bernard Chevalier, *adjoint au maire de Saint-Médard-d'Eyrans*
Isabelle Courbon, *adjointe au maire de Saint-Michel-de-Rieuffret*
François Guillemetaud, *adjoint au maire de Saint-Michel-de-Rieuffret*
Jean-François Bordelais, *adjoint au maire de Saint-Selve*
Alain Moreno, *conseiller municipal de Saint-Selve*
Céline Melt, *conseillère municipale de Sauternes*
Michel Loirat, *adjointe au maire de Sauviac*
Christine Minne, *conseillère municipale de Sauviac*
Sébastien Rapin, *adjoint au maire de Sigolens*
Mireille Edouard, *adjointe au maire de Villandraut*

***Adjoints et conseillers municipaux de Bordeaux et des communes de Bordeaux Métrolope :***
Claudine Bichet, *première adjointe au maire de Bordeaux, vice-présidente de Bordeaux Métropole*
Sylvie Cassou-Schotte, *adjointe au maire de Mérignac, vice-présidente de Bordeaux Métropole*
Céline Papin, *adjointe au maire de Bordeaux, vice-présidente de Bordeaux-Métropole*
Marie-Claude Noël, *conseillère municipale déléguée et vice-présidente de Bordeaux Métropole*
Patrick Papadato, *conseiller municipal délégué et vice-président de Bordeaux Métropole*
Isabelle Rami, *conseillère municipale de Talence et conseillère métropolitaine déléguée*
Stéphane Pfeiffer, *adjoint au maire de Bordeaux et conseiller métropolitain délégué*
Sylvie Justome, *adjointe au maire de Bordeaux, conseillère métropolitaine*
Brigitte Bloch, *conseillère municipale déléguê de Bordeaux et conseillère métropolitaine déléguée*
Delphine Jamet, *adjointe au maire de Bordeaux et conseillère métropolitaine déléguée*
Radouane-Cyrille Jaber, *conseiller municipal délégué de Bordeaux et conseiller métropolitain*
Sylvie Juquin, *conseillère municipale de Lormont et conseillère métropolitaine*
Anne Lépine, *conseillère métropolitaine à Bordeaux Métropole, conseillère municipale de Cenon*
Olivier Cazaux, *adjoint au maire de Bordeaux et conseiller métropolitain*
Fannie Le Boulanger, *adjointe au maire de Bordeaux et conseillère métropolitaine*
Harmonie Lecerf Meunier, *adjointe au maire de Bordeaux et conseillère métropolitaine*
Camille Choplin, *adjointe au maire de Bordeaux et conseillère métropolitaine*
Nadia Saadi, *adjointe au maire de Bordeaux et conseillère métropolitaine*
Laurent Guillemin, *adjoint au maire de Bordeaux et conseiller métropolitain*
Maxime Ghesquière, *conseiller municipal délégué de Bordeaux et conseiller métropolitain*
Guillaume Mari, *conseiller municipal délégué de Bordeaux et conseiller métropolitain*
Jean-Baptiste Thony, *conseiller municipal délégué de Bordeaux et conseiller métropolitain*

Sylvie Schmitt, *adjointe au maire de Bordeaux*
Marc Etcheverry, *adjoint au maire de Bordeaux*
Didier Jeanjean, *adjoint au maire de Bordeaux*
Dominique Bouisson, *adjoint au maire de Bordeaux*
Véronique Garcia, *conseillère municipale déléguée de Bordeaux*
Léa André, *conseillère municipale déléguée de Bordeaux*
Isabelle Accoceberry, *conseillère municipale déléguée de Bordeaux*
Isabelle Faure, *conseillère municipale déléguée de Bordeaux*
Marie-Julie Poulat, *conseillère municipale déléguée de Bordeaux*
Dimitri Boutleux, *adjoint au maire de Bordeaux*
Francis Feytout, *conseiller municipal délégué de Bordeaux*
Aude Blet-Charaudeau, *conseillère municipale de Mérignac*
Jean-Hervé Le Bars, *conseiller municipal de Tresses*
Dany Neveu, *élue municipale de St Jean d'Illac Gironde, déléguée à la biodiversité*
Jean luc Lancelevee, *adjoint au maire de Carbon-Blanc*
Hélène Richet, *adjointe au maire de Saint -André de Cubzac*

**LOT-ET-GARONNE (47)**
Raymond Girardi, *maire d'Argenton, président de la la CDC des Coteaux et des Landes de Gascogne, vice-président du MODEF - Mouvement de défense des exploitants familiaux*
Françoise Rivetta-Bourras, *maire de Sauméjan*
Yvon Ventadoux, *maire de Pujols*
Maryse Combres, *conseillère régionale Nouvelle-Aquitaine, conseillère municipale et communautaire d'Agen*
Annie Messina, *vice-présidente du Conseil départemental de Lot-et-Garonne*
Paul Vo Van, *conseiller départemental de Lot-et-Garonne*

**LANDES (40)**
Laurence Motoman, *conseillère régionale Nouvelle-Aquitaine*
Martine Gay, *adjointe au maire de Saint-Paul-lès-Dax*
Catherine Beaulieu, *conseillère municipale de Saint-Paul-lès-Dax*
Bertrand Lataillade, *conseiller municipal de Tarnos, conseiller communautaire du Seignanx*
Mickaël Eeckhoudt, *conseiller municipal à Morcenx-La-Nouvelle*

**PYRÉNÉES-ATLANTIQUES (64)**
Franck Lamas, *conseiller départemental des Pyrénées-Atlantiques*
Jean-François Blanco, *conseiller régional Nouvelle-Aquitaine et conseiller municipal de Pau*
Sophie Bussiere, *conseillère régionale Nouvelle-Aquitaine*
Didier Damestoy, *conseiller régional Nouvelle-Aquitaine*

**CHARENTE-MARITIME (17)**
Katia Bourdin, conseillère régionale Nouvelle-Aquitaine
Stéphane Trifiletti, conseiller régional Nouvelle-Aquitaine, conseiller municipal de Port-d'Envaux
**CHARENTES (16)**
Françoise Coutant, conseillère régionale Nouvelle-Aquitaine
**CORREZE (19)**
Amandine Dewaele, conseillère régionale Nouvelle-Aquitaine
**DORDOGNE (24)**
Marilyne Forgeneuf, conseillère régionale Nouvelle-Aquitaine, adjointe au maire de Saint-Estèphe
**VIENNE (86)**
Christine Graval, conseillère régionale Nouvelle-Aquitaine
Thierry Perreau, conseiller régional Nouvelle-Aquitaine, conseiller municipal et communautaire de Ternay
**HAUTE-VIENNE (87)**
Jean-Louis Pagès, conseiller régional Nouvelle-Aquitaine
**DEUX-SEVRES (79)** Nicolas Gamache, conseiller régional Nouvelle-Aquitaine, maire des Châtelliers, Conseiller communautaire Parthenay-Gâtine

# Nicolas Marie - Tresses

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:22:44
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection ciron

**Contribution :**
Le Ciron accueille des merveilles de la nature aujourd'hui rares et à protéger absolument des infrastructures pour les humains qui grapillent à vitesse grand V les espaces.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Melody - Landiras

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:23:21
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je suis défavorable au projet
**Contribution :**
Le Ciron est bien plus qu'un lieu : c'est un repère intime, un compagnon de vie. J'ai grandi à ses côtés, observé ses brumes, étudié son microclimat, et toujours ressenti une profonde admiration pour cet écosystème vibrant et singulier. Sa nature si proche, si vivante, m'évoque une nostalgie douce et une responsabilité forte : celle de le préserver. Je suis opposé au projet GPSO qui menace cet équilibre précieux.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# SEPANSO Gironde Fédération - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:30:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable de la SEPANSO Gironde
**Contribution :**
Vous trouverez ci-jointe la contribution de la SEPANSO Gironde, qui s'oppose avec la plus grande fermeté à la destruction de la vallée du Ciron et de tout milieu aquatique, humide, forestier, agricole ou patrimonial menacé par un projet aussi dévastateur qu'illégitime, et dont la seule commission d'enquête publique saisie avait clairement conclu au rejet en 2015.La SEPANSO Gironde
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (SEPANSO_Gironde_PPVE_DAE1 25 -11-2025.pdf)
Document : SEPANSO_Gironde_PPVE_DAE1 25 -11-2025.pdf, page 1 sur 32

SEPANSO Gironde
Association départementale agréée au titre de la protection de l'environnement
Affiliée à la Fédération régionale SEPANSO Aquitaine (reconnue d'utilité publique)
FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT MEMBRE
Une force pour la nature

# CONTRIBUTION DE LA SEPANSO GIRONDE A LA PPVE – DAE1 DU PROJET DE LIGNE NOUVELLE BORDEAUX-TOULOUSE

La **SEPANSO Gironde** est une association agréée au titre de la protection de la nature et de l'environnement (APNE), active depuis plusieurs décennies sur l'ensemble du département. Association généraliste, elle agit sur des thématiques variées : biodiversité, forêts, agriculture, milieux naturels, air, eau, zones humides, aménagement du territoire, risques, pollutions, mobilité et transports...

La SEPANSO Gironde s'appuie sur :

- une expertise naturaliste de terrain conduite par ses adhérents et bénévoles,
- une participation régulière aux instances consultatives (SAGE, Commissions Locales de l'Eau, comités de pilotage Natura 2000, CDNPS, CDCFS, CODERST, CDPENAF...),
- une présence historique dans les dossiers liés au Ciron, au Gat Mort, à la plaine des Landes de Gascogne et aux zones humides girondines,
- un travail d'analyse et de vigilance sur les grands projets d'infrastructures.

Son territoire d'intervention couvre notamment :

- la **vallée du Ciron**, site d'une biodiversité remarquable et d'une sensibilité hydrologique majeure ;
- les affluents du Ciron (Hure, Baillon, Gouaneyre, Taris, Barthos...) ;
- le **Gat Mort** et ses zones humides latérales ;
- les crastes, fossés, nappes perchées et sols podzolisés du **massif landais** ;
- les boisements naturels et les ripisylves associées ;
- ainsi que les secteurs présentant des particularités géologiques importantes, tels que la zone **karstique du Barthos**.

Cette connaissance fine du terrain place la SEPANSO Gironde en position d'évaluer précisément les atteintes que provoquerait la DAE1 sur les milieux naturels, les cours d'eau, les continuités écologiques, les sols, les systèmes hydriques et les espèces protégées du département.

## I. Avant-propos.

***Une procédure qui affaiblit la participation du public.***

La présente contribution est formulée dans le cadre de la **participation du public par voie électronique (PPVE)** concernant la première demande d'autorisation environnementale, ci-

après « DAE1 ». Cette procédure porte sur les travaux préparatoires du segment « Bordeaux–Toulouse » du projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse-Dax[1].

La SEPANSO Gironde souhaite tout d'abord rappeler qu'une **PPVE n'offre pas les garanties démocratiques** nécessaires pour une infrastructure de cette ampleur. Une PPVE est par nature moins accessible qu'une enquête publique, en particulier pour les personnes ne disposant pas d'un équipement informatique adéquat. Elle a néanmoins été préférée à une enquête publique classique, alors que :

- le dossier comporte **34 430 pages réparties dans 339 fichiers**, rendant sa consultation en ligne très difficile sur un ordinateur, voire impossible sur un écran de smartphone, ce qui écarte nombre de citoyens ;
- aucune version papier complète n'est disponible dans les mairies traversées ;
- il n'existe **aucun commissaire enquêteur** indépendant pour recueillir les observations orales et garantir un examen contradictoire et transparent des observations ;
- le dispositif prive de facto une part importante de la population – personnes âgées, habitants ruraux, citoyens sans connexion suffisante – de leur capacité à participer réellement.

En substituant une PPVE à une enquête publique, l'État adopte une procédure **moins protectrice**, qui porte atteinte à l'égalité d'accès à l'information et à la qualité du débat démocratique. Une telle démarche apparaît en contradiction avec l'esprit de la **Convention d'Aarhus**, ratifiée par la France, qui exige une participation du public « effective et éclairée » en matière environnementale.

La SEPANSO Gironde estime essentiel de signaler cette **insuffisance originelle** de la procédure, qui fragilise la légitimité de toute décision prise sur la base d'un dispositif aussi restrictif.

## II. RAPPEL DU PROJET ET DE LA DAE1 : DES TRAVAUX « PRÉPARATOIRES » À FORTS IMPACTS

La demande d'autorisation environnementale dite « DAE1 » concerne une première phase de travaux qualifiés de « préparatoires » à la construction de la ligne nouvelle Bordeaux–Toulouse (LNBT). Ces interventions sont présentées comme limitées et anticipant uniquement les besoins techniques du futur chantier. Pourtant, leur portée réelle, leurs effets directs et leurs conséquences irréversibles sur l'environnement sont d'une **ampleur considérable**.

[1] La partie « Lignes nouvelles » du GPSO a été déclarée d'utilité publique par le décret du 2 juin 2016, à l'issue d'une enquête publique dont les conclusions étaient pourtant défavorables (avis défavorable de la commission d'enquête et rejet de 97,41 % des contributeurs).

## II.1 – Nature des travaux prévus dans la DAE1

La présente DAE1 concerne exclusivement les travaux préparatoires à la branche Bordeaux–Toulouse de la future ligne nouvelle.
Elle s'inscrit dans un projet global de lignes nouvelles **dont le tracé a déjà été défini et définitivement figé par la déclaration d'utilité publique** de 2016[1 ci-dessus]
Les travaux comprennent principalement :

- **des défrichements, déboisements et débroussaillages massifs,**
- la création de **pistes d'accès temporaires** pour engins lourds,
- **4 700 sondages géotechniques**, dont certains profonds,
- des **diagnostics d'archéologie préventive** couvrant près de **1 000 hectares,** impliquant des décapages pouvant atteindre plusieurs mètres de profondeur,
- des interventions sur les sols, fossés, zones humides, boisements, ripisylves, clairières, landes et milieux hygrophiles.

Ces travaux sont très loin d'être « préparatoires » au sens commun : ils engagent déjà de façon massive la destruction de milieux naturels et la perturbation de systèmes hydrologiques et écologiques.

## II.2 – Une surface totale de défrichement qui interroge et n'est pas justifiée

Les surfaces de défrichement annoncées dans cette DAE1 atteignent des niveaux **difficilement compréhensibles** pour des travaux censés être ponctuels :

- plus de **1 000 hectares** sont potentiellement concernés ;
- **223 hectares** rien que sur le bassin versant du **Ciron** ;
- des coupes prévues **sur toute la largeur du fuseau de la Déclaration d'Utilité Publique** (ci-après DUP) ;
- des ouvertures généralisées là où seuls des sondages devraient exiger des interventions localisées.

Ni les documents transmis, ni les plans, ni les notes méthodologiques ne démontrent :

- 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.

Cette absence de justification est soulignée par :

- **le Conseil National de ¨Protection de la Nature** (ci-après, CNPN) ;
- **la Commission Locale de l'Eau du SAGE Ciron,** (ci-après CLE du Ciron) ;
- **l'Autorité environnementale**, (ci-après Ae) .

Tous relèvent une **discordance majeure** entre l'objet technique des travaux et l'ampleur des destructions prévues.

### II.3 – Le risque évident de "fait accompli"

La SEPANSO Gironde constate que le recours à une DAE1 massive est susceptible de répondre moins à un besoin technique qu'à une stratégie de **crantage politique du projet** :

- avancer matériellement l'infrastructure avant que le projet global ne soit évalué ;
- pouvoir affirmer ultérieurement que « les travaux ont déjà commencé » ;
- créer une pression psychologique sur les décideurs publics ;
- rendre la remise en cause du projet plus difficile en invoquant l'engagement financier ou matériel.

Un tel usage du défrichement anticipé est contraire à l'esprit même de l'autorisation environnementale, qui doit permettre une évaluation préalable, objective et complète des impacts.

### II.4 – Des impacts immédiats, majeurs et pour une large part, irréversibles

Contrairement à ce qu'affirme SNCF Réseau, les impacts de la DAE1 sont **immédiats**, **durables**, souvent **irréversibles** :

- destruction d'habitats d'espèces protégées ;
- dérangement en période sensible ;
- modification des écoulements hydrauliques ;
- altération ou destruction de zones humides ;
- fragmentation de continuités écologiques ;
- ouverture de milieux forestiers fragiles ;
- perturbation de nappes perchées ;
- risques d'érosion, ruissellement et colmatage des cours d'eau ;
- atteintes aux sols karstiques (secteur du Barthos).

Ces impacts interviennent **avant même** que :

- l'étude environnementale complète soit finalisée ;
- les compensations soient définies ;
- les alternatives aient été analysées ;
- la raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM) soit démontrée.

Il est donc inexact de qualifier ces travaux de « préparatoires » :
ils constituent en réalité **une première phase matérielle de destruction**, engageant le territoire profondément.

---

## III. CONSTAT CONVERGENT DES AVIS OFFICIELS : UN DOSSIER LACUNAIRE, IMPRECIS ET INCOMPATIBLE AVEC UNE AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Trois avis officiels majeurs — **le Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN)**, **la Commission Locale de l'Eau du SAGE Ciron (CLE)** et **l'Autorité Environnementale (AE)** — sont unanimes :

> Le dossier DAE1 est **insuffisant**, **incomplet**, **méthodologiquement défaillant** et **ne permet pas** de garantir la protection de l'environnement, même pour de simples travaux préparatoires.

Ces trois instances, aux compétences complémentaires, dressent un constat sans ambiguïté qui devrait, en droit comme en logique administrative, conduire au **refus** de l'autorisation.

---

### III.1 – Le CNPN : état initial incomplet, absence d'alternatives et raison impérative d'intérêt public majeur non démontrées

L'avis du CNPN est particulièrement sévère. Il souligne des lacunes méthodologiques majeures et relève des insuffisances incompatibles avec le Code de l'environnement.

#### III.1.a – Un état initial lacunaire et des inventaires insuffisants

Le CNPN observe :

- des **prospections insuffisantes**, ne couvrant pas les cycles biologiques complets ;
- des inventaires parfois **opportunistes**, incomplets, réalisés à des périodes non pertinentes ;
- des **cartographies manquantes** pour les espèces protégées et les habitats sensibles ;
- l'absence d'analyse robuste de l'état de conservation des habitats au titre de la directive Habitats ;
- la non-prise en compte de plusieurs préconisations antérieures.

Cette insuffisance est d'autant plus grave que l'aire du projet recoupe :

- **8 sites Natura 2000**[2] ;
- **22 Zones d'Intérêt Faunistique et Floristique (ZNIEFF) ;**
- **3 Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)** ;
- des secteurs à présence avérée de loutre, Cistude d'Europe, chiroptères, insectes patrimoniaux, amphibiens et habitats humides d'intérêt communautaire.

---

[2]Natura 2000 : Zone de Protection Spéciale (ZPS) de la Directive Oiseaux et Zone Spéciale de Conservation (ZSC) de la Directive Habitats-Faune-Flore.

Notons un point particulièrement dérangeant :
**La ZPS de Captieux a été omise dans l'analyse, comme l'indique l'Autorité environnementale.**

Comme le relève l'Autorité environnementale, ce site Natura 2000 directement concerné par le projet global "semble avoir été omis" dans l'analyse des incidences (Avis AE du 25 septembre 2025, p. 75). Il ne fait pas partie des sites analysés dans la pièce H du dossier. Cette omission résulte du découpage artificiel du projet, la présente DAE1 étant limitée à la seule branche Bordeaux–Toulouse.

Une telle segmentation est contraire aux exigences de l'article L.122-1 du Code de l'environnement et de la directive 2011/92/UE (articles 2 et 3), lesquelles imposent une évaluation environnementale portant sur l'intégralité du projet et sur tous les effets susceptibles d'affecter un site Natura 2000, y compris ceux des phases ultérieures dès lors qu'ils sont connus ou prévisibles. La Cour de justice de l'Union européenne (CJUE, 28 février 2008, aff. C-2/07) et le Conseil d'État (CE, 6 décembre 2017, n°400559 ; CE, 28 décembre 2018, n°414930) rappellent de manière constante qu'il est interdit de morceler un projet pour éviter d'en présenter les effets cumulés.

En évacuant de l'analyse la ZPS de Captieux, alors que son atteinte potentielle découle nécessairement de la réalisation future du projet tel qu'approuvé par la DUP, le maître d'ouvrage présente une évaluation incomplète et irrégulière, susceptible d'entacher de nullité la procédure d'autorisation.

### III.1.b – Aucune alternative satisfaisante n'est étudiée

Pour le CNPN, le maître d'ouvrage n'a fourni **aucune variante d'évitement,** alors qu'il s'agit d'une **obligation légale**.

Se contenter de renvoyer au choix du fuseau arrêté en DUP (2016) est juridiquement irrecevable :
l'obligation d'alternatives doit être réexaminée **à chaque procédure** nécessitant une dérogation espèces protégées. Cette exigence est confirmée par la jurisprudence administrative : le Conseil d'État a rappelé qu'une procédure sollicitant une dérogation espèces protégées impose nécessairement un nouvel examen des alternatives, même lorsque le projet a déjà été déclaré d'utilité publique (CE, 9 octobre 2019, n° 418546, "Association du Grand Pic").

Il est donc juridiquement erroné pour le maître d'ouvrage de s'appuyer sur le fuseau avalisé en 2016 pour éluder l'analyse d'alternatives. La DAE1 devait présenter des variantes d'évitement réalistes, y compris fondées sur l'optimisation du réseau existant. Leur absence constitue une irrégularité majeure.

### III.1.c – La raison impérative d'intérêt public majeur n'est pas démontrée

Le CNPN rappelle que :

- **la DUP ne vaut pas démonstration de raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM)** ;

- la RIIPM doit être analysée factuellement et actualisée ;
- les objectifs du projet restent flous (voyageurs ? fret ? mixte ?) ;
- les bénéfices environnementaux sont incertains ou surestimés ;
- les coûts climatiques du chantier ne sont pas compensés.

Conclusion du CNPN :

| **La raison impérative d'intérêt public majeur n'est pas établie.** |
|---|

Ce seul point devrait suffire à refuser la dérogation.

---

## III.2 – La Commission Locale de l'Eau du SAGE Ciron : des impacts hydrologiques majeurs et un non-respect du SAGE

La CLE du SAGE Ciron rend un avis extrêmement critique, notamment sur les enjeux d'eau et de zones humides.

### III.2.a – Des impacts massifs sur les zones humides et les boisements du Ciron

La CLE note :

- **223 hectares de défrichements** prévus dans le bassin du Ciron,
- **72 hectares de zones humides** directement impactées par la seule DAE1,
- **40 % des zones humides classées Zone Humide Temporaire (ZHT) non caractérisées**, empêchant toute analyse fonctionnelle,
- une compréhension insuffisante du rôle hydrologique du Ciron et de ses affluents.

La vulnérabilité écologique du Ciron est bien connue : ombrage essentiel, hydrologie complexe, nappe affleurante, habitats relictuels.
Ces défrichements risqueraient d'endommager durablement un milieu **déjà en tension climatique**.

La CLE souligne en outre que plusieurs prescriptions du SAGE Ciron sont ignorées : préservation des zones humides fonctionnelles, maintien des continuités hydrauliques latérales, protection des sources et résurgences, limitation du compactage des sols et maintien des capacités naturelles d'infiltration. Elle regrette l'absence d'analyse hydrologique complète, l'absence de cartographies attendues et l'absence d'étude des interactions entre nappes, sources et zones humides, alors même que ces éléments conditionnent l'état quantitatif et qualitatif de la ressource.

### III.2.b – Non-respect du SAGE Ciron

Le SAGE impose explicitement :

« L'évitement des zones humides doit être recherché en priorité. »

Le projet ne respecte pas cette exigence :

- **2 hectares seulement évités pour 74 hectares impactés**.
  Une telle proportion est jugée « **manifestement insuffisante** » par la CLE.

Il convient de rappeler que le SAGE Ciron ne constitue pas seulement un document d'orientation : en application de l'article L.212-5-1 du Code de l'environnement, les projets soumis à autorisation environnementale doivent obligatoirement démontrer leur compatibilité avec les objectifs et les dispositions du SAGE.

L'avis de la CLE a donc une portée juridique directe. En l'absence de démonstration de cette compatibilité — ce que la DAE1 ne fait pas —, l'autorité administrative ne peut légalement délivrer l'autorisation sollicitée. Le non-respect des prescriptions du SAGE constitue un vice substantiel susceptible d'entraîner l'annulation de la décision.

### III.2.c – Une compensation non conforme au droit

La CLE relève :

- l'absence totale de **localisation précise** des mesures compensatoires,
- l'absence de démonstration de la **fonctionnalité écologique**,
- l'absence de sécurisation foncière,
- l'absence d'équivalence entre pertes et gains.

Conclusion :
**La DAE1 est incompatible avec les règles du SAGE Ciron.**

En outre, le Code de l'environnement et la jurisprudence imposent que les mesures compensatoires soient adaptées, proportionnées, localisées en proximité fonctionnelle et mises en œuvre de manière à être pleinement opérationnelles au moment où les impacts surviennent.

Le Conseil d'État a notamment jugé que les mesures compensatoires doivent être fonctionnelles avant la réalisation des impacts (CE, 6 décembre 2017, n°400559), et que leur proportionnalité et leur efficacité doivent être démontrées (CE, 28 décembre 2018, n°414930). Les insuffisances relevées par la CLE – absence de localisation précise, absence de démonstration de fonctionnalité, absence de sécurisation foncière, absence d'équivalence écologique – montrent que ces exigences ne sont pas respectées.

Le Conseil d'État juge de manière constante que l'insuffisance ou l'imprécision des mesures compensatoires constitue un vice substantiel susceptible d'entraîner l'annulation de l'autorisation environnementale (CE, 22 février 2018, n° 400559 ; CE, 28 avril 2022, n° 437612). En l'absence de démonstration de leur efficacité et de leur faisabilité, les mesures proposées dans la DAE1 ne peuvent être légalement tenues pour suffisantes.

---

## III.3 – L'Autorité environnementale : une étude d'impact incomplète, imprécise et insuffisante

L'AE formule également des critiques majeures.

### III.3.a – Absence de données essentielles

L'AE observe un manque inquiétant de données chiffrées :

- surfaces réellement affectées,
- volumes de sols déplacés,
- effectifs d'espèces protégées,
- émissions de gaz à effet de serre,
- incidences résiduelles.

Cette absence empêche une évaluation sérieuse.

### III.3.b – Analyses écologiques insuffisantes

L'AE relève :

- une évaluation insuffisante des **continuités écologiques**,
- l'absence de prise en compte des **effets cumulés**,
- des analyses hydrologiques lacunaires,
- une description trop qualitative des masses d'eau impactées.

### III.3.c – ERC insuffisante et non opérationnelle

L'AE souligne notamment :

- un évitement trop faible,
- des mesures de réduction vagues ou génériques,
- une compensation non localisée et non fonctionnelle,
- une absence d'évaluation robuste des impacts résiduels.

En résumé, l'étude d'impact est jugée :

« **Trop qualitative, hétérogène, incomplète** et **insuffisante pour instruire l'autorisation**. »

Il convient de rappeler que l'article L.122-1 du Code de l'environnement impose que l'étude d'impact analyse de manière complète, précise et proportionnée l'ensemble des effets directs, indirects, cumulés, temporaires et permanents du projet. Une étude incomplète ou insuffisante ne satisfait pas à cette exigence et ne permet pas à l'autorité administrative de statuer en pleine connaissance de cause.

Le Conseil d'État juge de manière constante que les insuffisances substantielles d'une étude d'impact constituent un vice susceptible d'entraîner l'annulation de l'autorisation environnementale (CE, 6 décembre 2017, n°400559 ; CE, 15 avril 2021, n°428409). Les manques relevés par l'Autorité environnementale – éléments absents, impacts sous-estimés, périmètre tronqué – relèvent clairement de ce cadre.

---

**Conclusion de la Section III**

Les trois autorités s'accordent :

- **état initial incomplet,**
- **analyse insuffisante,**
- **alternatives inexistantes,**
- **raison impérative d'intérêt public majeur non démontrée,**
- **impacts massifs mal évalués,**
- **séquence ERC défaillante,**
- **compensation non conforme,**
- **non-respect des documents de planification (SAGE).**

Une autorisation environnementale serait **contraire au Code de l'environnement**.
La DAE1 doit être **refusée**.

---

## IV. IMPACTS SPÉCIFIQUES SUR NOTRE TERRITOIRE : DES MILIEUX D'UNE EXCEPTIONNELLE FRAGILITÉ MENACÉS PAR LA DAE1

La SEPANSO Gironde dispose d'une connaissance directe et approfondie des milieux concernés par la DAE1. Les interventions prévues, même limitées à la phase dite « préparatoire », auraient des **impacts massifs, irréversibles et incompatibles** avec la préservation des écosystèmes du Ciron, du Gat Mort, du Barthos et du massif landais.

La sensibilité écologique, hydrologique et géologique de ces territoires n'est pas correctement prise en compte par SNCF Réseau.
La DAE1 provoquerait une dégradation profonde de milieux naturels dont certains figurent parmi les plus remarquables du Sud-Ouest.

---

### IV.1 – La vallée du Ciron : un écosystème unique en France

La vallée du Ciron est un milieu **emblématique**, reconnu à l'échelle régionale, nationale et européenne pour :

- ses zones humides relictuelles,
- ses hêtraies et chênaies hygrophiles à affinités montagnardes,
- son microclimat froid exceptionnel,
- la présence de la **loutre d'Europe**,
- la subsistance **d'habitats à Vison d'Europe**
- une population significative de **Cistude d'Europe**
- des populations importantes de **chiroptères** d'intérêt communautaire,
- une flore spécialisée liée à l'humidité, à l'ombre et aux sols acides,
- des continuités écologiques structurant le massif landais.

Le Ciron est un **cours d'eau sensible aux modifications de l'ensoleillement, de la couverture forestière et de la circulation de l'eau**.
Or les travaux de la DAE1 impliquent :

- l'ouverture de pistes,
- la coupe de ripisylves,
- la disparition de boisements matures,
- des terrassements,
- des excavations parfois profondes.

Ces interventions entraînent :

- un **réchauffement direct des eaux** du Ciron et de ses affluents,
- une transformation du microclimat local (moins d'ombre, plus d'évaporation),
- la modification des niveaux de nappe,
- une augmentation du ruissellement,
- une fragmentation du corridor forestier,
- la perturbation de nombreuses espèces protégées.

Il convient de souligner que cet équilibre écologique repose sur des micro-processus particulièrement sensibles : maintien d'un couvert forestier continu, humidité atmosphérique élevée, flux thermiques atténués, circulation lente de l'eau dans les tourbes et les sables hydromorphes, stabilité des sources et résurgences, et connectivité étroite des ripisylves. La moindre ouverture du milieu entraîne immédiatement un réchauffement, une augmentation de l'évaporation, une altération de l'humidité relative et une modification des écoulements souterrains.

Pour des espèces comme la Cistude d'Europe, la Loutre d'Europe, plusieurs chiroptères forestiers et de nombreux amphibiens, ces modifications ne sont pas "compensables" à l'échelle locale : il s'agit de conditions écologiques fines, façonnées par des siècles d'ombre, de fraîcheur et de stabilité hydrologique. Leur altération entraîne une perte de fonctionnalité des habitats qui, dans plusieurs cas, compromet directement le maintien des populations locales.

Cette fragilité exceptionnelle explique pourquoi la vallée du Ciron est considérée comme l'un des écosystèmes les plus sensibles de Nouvelle-Aquitaine, et pourquoi toute ouverture du milieu – même temporaire – constitue un impact majeur selon la CLE.
La CLE du Ciron a parfaitement résumé la situation dans son avis : la vallée est un **milieu d'exception dont l'équilibre repose sur une grande homogénéité de couvert forestier et de qualité hydrologique**.
L'ouverture du milieu est **en soi un impact majeur**, même avant la construction de la ligne.

Il ne saurait être soutenu que les ouvertures du milieu liées à l'exploitation forestière produiraient des effets comparables : celles-ci sont ponctuelles, réversibles, sans compactage du sol ni modification durable de l'hydrologie, et elles ne remettent jamais en cause la continuité du couvert forestier de la vallée ni son microclimat froid. À l'inverse, les travaux prévus dans la DAE1 impliquent des défrichements linéaires, des terrassements, des fondations drainantes et un compactage des sols sur plusieurs kilomètres, produisant des impacts structurels sans commune mesure. La CLE du Ciron a d'ailleurs explicitement écarté

cette assimilation, rappelant que l'ouverture du milieu est en soi un impact majeur dans ce secteur particulièrement sensible.

---

## IV.2 – Les affluents du Ciron (Hure, Baillon, Bageran, Gouaneyre, Taris…) : des petits cours d'eau très sensibles

Les affluents du Ciron, souvent encaissés et à forte valeur écologique, dépendent :

- de l'ombre portée des ripisylves,
- de la stabilité des sols forestiers,
- d'une charge en matières en suspension très faible,
- de la présence de zones humides latérales,
- d'un réseau complexe de crastes et fossés naturels.

Les travaux de la DAE1 -en particulier les pistes d'accès et les débroussaillages- induisent :

- érosion des sols,
- colmatage des habitats aquatiques,
- réchauffement de l'eau,
- perturbation des cycles de reproduction des amphibiens,
- modification des écoulements superficiels.

Les petits cours d'eau forestiers sont **extrêmement sensibles** : une simple ouverture du couvert forestier sur quelques dizaines de mètres peut suffire à dérégler un écosystème entier.

Cette fragilité tient au fait que ces petits affluents fonctionnent grâce à des microprocessus hydrologiques très fins : suintements forestiers, résurgences locales, échanges hyporhéiques, zones humides latérales alimentées par la nappe et micro-ombrage permanent des ripisylves. Ces processus reposent sur la stabilité du couvert forestier et du sol. La moindre ouverture du milieu — même sur quelques mètres — modifie la température, l'oxygénation, la circulation de l'eau et les habitats aquatiques.

Les travaux prévus dans la DAE1 (débroussaillage, ouverture de pistes, terrassements ponctuels) perturbent directement ces équilibres fragiles et peuvent entraîner une perte durable de fonctionnalité écologique. Ni l'étude d'impact ni les mesures annoncées ne prennent en compte cette sensibilité particulière des petits cours d'eau du massif landais, pourtant documentée depuis plusieurs décennies.

---

## IV.3 – Le secteur du Gat Mort : zones humides, inondabilité, sols hydromorphes

Le **Gat Mort** est un milieu complexe constitué :

- de vastes zones humides forestières,
- de crastes interconnectées,

- de sols hydromorphes instables,
- d'une nappe superficielle très vulnérable,
- de zones d'inondation fréquente.

La DAE1 menace :

- la **fonctionnalité hydrologique** (déconnexion zones humides/cours d'eau),
- l'écrêtement naturel des crues,
- le rôle tampon du milieu,
- les habitats hygrophiles très sensibles.

Les défrichements massifs prévus entraîneraient :

- augmentation du ruissellement,
- déplacement des lignes d'écoulement,
- assèchement localisé des sols tourbeux,
- aggravation des crues du Gat Mort et de ses affluents.

Une fois perturbées, ces zones humides **ne peuvent pas être restaurées**, car elles reposent sur des processus lents, complexes et multi dépendants.

Le Gat Mort présente en outre une sensibilité hydrologique exceptionnelle : la nappe affleure à quelques dizaines de centimètres, les sols hydromorphes se saturent ou se drainent en fonction de variations infimes de topographie ou de compactage, et les zones humides latérales fonctionnent comme des éponges naturelles, assurant la régulation des débits en période de crue. Toute intervention mécanique (pistes, terrassements, engins lourds) modifie immédiatement les niveaux d'eau, l'orientation des écoulements et l'alimentation des sols tourbeux.

Il est particulièrement préoccupant que la DAE1 ne comporte aucune modélisation hydrologique locale, alors que le secteur est classé à aléa fort d'inondation par les services de l'État. Sans analyse des niveaux d'eau, des temps de saturation, des connexions nappes–zones humides et des variations de charge hydraulique, les impacts ne peuvent être correctement évalués. Une telle omission constitue une insuffisance substantielle de l'étude d'impact au sens de l'article L.122-1 du Code de l'environnement.

En l'état, la DAE1 ne permet donc pas de garantir la préservation du fonctionnement hydrologique du Gat Mort, ni de prévenir l'aggravation des risques d'inondation pour les communes situées en aval.

---

## IV.4 – Le massif landais : crastes, nappes perchées et sols podzolisés fragiles

Le massif landais est un immense écosystème forestier et hydrologique construit sur :

- un réseau très dense de crastes, fossés et chenaux naturels,
- des nappes perchées d'un équilibre fragile,
- des sols podzolisés très sensibles aux tassements,

- une dépendance à l'évapotranspiration forestière.

Les interventions de la DAE1 provoqueraient :

- fragmentation du couvert forestier,
- rupture de continuités écologiques,
- modification du fonctionnement des nappes superficielles,
- perturbations majeures des sols lessivés,
- transports massifs de particules fines vers les cours d'eau.

Le maître d'ouvrage **n'analyse pas ces effets**, alors qu'ils sont majeurs.
Les sols landais n'ont **aucune résilience** face à des ouvertures brutales du milieu.

Les sols podzolisés du massif landais résultent de processus très lents de lessivage et de différenciation des horizons organiques et minéraux. Ils ne supportent ni le décapage superficiel, ni le compactage, qui détruit instantanément la structure verticale, bloque les infiltrations, interrompt la recharge des nappes perchées et modifie la circulation latérale de l'eau. Une fois déstructurés, ces sols ne retrouvent jamais leurs caractéristiques initiales à l'échelle humaine.

Les nappes perchées landaises dépendent, quant à elles, de l'infiltration diffuse à travers ces horizons meubles. Leur fonctionnement est 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. Ce point n'est jamais analysé par le maître d'ouvrage, alors qu'il conditionne directement la survie des zones humides forestières, des crastes et des habitats hygrophiles associés.

L'absence totale d'analyse hydropédologique et de modélisation des nappes perchées constitue une insuffisance majeure de l'étude d'impact au sens de l'article L.122-1 du Code de l'environnement. Les effets induits étant irréversibles et incompatibles avec le fonctionnement naturel du massif landais, la DAE1 ne peut être légalement considérée comme complète ou proportionnée.

---

## IV.5 – Le Barthos et ses affluents : un secteur karstique ignoré par les études

Il s'agit d'un point particulièrement grave et **totalement occulté** dans le dossier :

> Le secteur du franchissement du Barthos repose sur un **karst actif**,
> avec pertes, conduits, circulations souterraines et affaissements.

Trois ruisseaux en rive gauche proches du franchissement du Barthos, dont **la Garonce**, présentent :

- des pertes d'eau totales ;
- des lits fossiles qui n'acheminent de l'eau qu'en période de très fortes pluies ;

- des affaissements réguliers des sols ;
- une alimentation souterraine du Barthos en période sèche.

Les risques liés aux travaux sont majeurs :

- ouverture ou effondrement de conduits karstiques,
- déviation des circulations souterraines,
- transfert direct de polluants dans la nappe,
- effondrements localisés liés aux engins lourds,
- assèchement total de zones humides amont.

**Or SNCF Réseau n'a réalisé aucune étude karstique.**

Aucune.
Pas un mot dans la DAE1.

Pour un milieu aussi fragile, c'est **inacceptable**.

Un tel fonctionnement karstique implique que le moindre compactage, terrassement ou vibration peut modifier instantanément la circulation de l'eau dans les conduits, en obstruant certaines pertes ou en en ouvrant d'autres. Dans un milieu où les affluents disparaissent totalement sous terre, où les sols présentent des affaissements récurrents et où l'alimentation du Barthos repose en grande partie sur des flux souterrains invisibles, toute intervention mécanique peut provoquer un basculement hydrologique irréversible.

L'absence d'étude karstique est d'autant plus problématique que les travaux prévus (engins lourds, débroussaillages, décapages et compactages) se dérouleront précisément dans la zone où se concentrent les pertes et affaissements connus. Sans cartographie des conduits, sans analyse de stabilité, sans traçage hydrologique ni modélisation des circulations, l'étude d'impact est manifestement insuffisante au sens de l'article L.122-1 du Code de l'environnement.

Il est extrêmement préoccupant que le maître d'ouvrage sollicite une autorisation environnementale sans avoir réalisé les investigations minimales exigées pour un secteur aussi instable. Aucun projet d'infrastructure ne devrait être engagé dans une zone karstique active sans caractérisation préalable de son fonctionnement.

---

## IV.6 – Fragmentation écologique : une coupure irréversible du territoire

Bien qu'au stade de la première autorisation environnementale, aucune coupure définitive de continuité écologique ne soit envisagée hormis un défrichement continu sur une bande étroite, ces autorisations auraient pour conséquence d'enclencher de façon presque irréversible le chantier. C'est manifestement le but recherché. Il convient donc de mesurer les impacts définitifs qui découleraient de celui-ci :

La future ligne nouvelle Bordeaux–Toulouse constituerait une **barrière écologique continue**, dont les effets de fragmentation ne sont ni présentés, ni évalués dans la DAE1, alors même

qu'il s'agit d'un impact **majeur, transversal, irréversible** et reconnu par l'UICN comme l'une des principales causes mondialement identifiées du déclin de la biodiversité.

La fragmentation induite par une LGV résulte de la combinaison de plusieurs éléments :

- **ballast chauffant, instable et infranchissable pour nombre d'espèces** ;
- **plateforme de rails sur remblais** ;
- **sols compactés empêchant tout passage souterrain** ;
- **tranchées ou décaissés créant des ruptures topographiques** ;
- **clôtures continues anti-intrusion** ;
- **trafic rapide empêchant tout franchissement spontané.**

Ces éléments créent une **barrière physique totale**, impossible à franchir pour la majorité de la faune terrestre non volante, notamment :

♦ **Petits vertébrés terrestres**

- amphibiens : grenouilles, tritons, salamandres ;
- reptiles : lézards, orvets, couleuvres ;
- micromammifères : musaraignes, campagnols, mulots, taupes.

♦ **Invertébrés dépourvus d'ailes**

- lombrics,
- mollusques terrestres,
- carabes et autres coléoptères au rôle écologique majeur,
- arachnides.

Pour ces espèces, le ballast est un **milieu désertique**, dépourvu d'humidité, extrêmement chaud l'été, impossible à traverser. Les clôtures ajoutent une couche supplémentaire d'infranchissabilité pour les animaux de taille un peu supérieure.
Des Cistudes ont par exemple été observées tentant en vain de franchir le grillage de l'autoroute A65 qui les isolaient de leur zone de ponte habituelle.

**Un effet irréversible, non réductible, non compensable**

La fragmentation :

- isole les populations,
- empêche les échanges génétiques,
- augmente la mortalité (en particulier pour les amphibiens),
- réduit les capacités de recolonisation,
- fragilise les espèces face aux variations climatiques.

Cet impact **ne peut être compensé** par aucun aménagement.

| |
|---|
| Seul le **démantèlement total** d'une infrastructure similaire et la restauration intégrale du site libéré permettrait de rétablir une continuité écologique — une mesure évidemment exclue. |

**Un impact totalement absent du dossier**

La DAE1 :

- n'en fait aucune mention,
- ne propose aucune cartographie des continuités brisées,
- n'évalue aucun flux de faune,
- ne considère aucun corridor écologique existant,
- n'analyse aucun impact cumulatif avec les clôtures ou les remblais.

Cet oubli, pour un impact majeur, constitue une **insuffisance grave** de l'étude d'impact, contraire au Code de l'environnement et aux exigences européennes.

En outre, la fragmentation écologique fait partie des impacts devant obligatoirement être évalués au titre de l'article L.122-1 du Code de l'environnement et des articles 3 et 5 de la directive 2011/92/UE. Ces textes imposent l'analyse des effets directs, indirects, différés et cumulatifs du projet sur les continuités écologiques. L'absence totale de cette analyse dans la DAE1 constitue, en soi, un vice substantiel de l'étude d'impact.

Il est également établi que les continuités forestières et humides du Sud-Ouest sont particulièrement sensibles aux ruptures linéaires : leur fonctionnement repose sur un microclimat de sous-bois, une humidité constante, une dispersion lente des espèces et des flux hydrologiques souterrains qui ne peuvent être contournés. Une barrière continue telle qu'une LGV entraîne un basculement irréversible du fonctionnement de ces corridors.

Les quelques aménagements évoqués par le maître d'ouvrage dans d'autres tronçons (passages faune, merlons, buses) ne permettent en aucun cas de rétablir la fonctionnalité écologique perdue. Les passages faune ne sont efficaces que pour des espèces de grande taille ou de forte mobilité, et ne restaurent jamais les micro-continuités nécessaires aux amphibiens, aux reptiles, aux micromammifères et aux invertébrés du sol. Pour ces groupes, la coupure est totale et définitive.

Ainsi, l'absence d'analyse des continuités brisées et l'omission complète de toute modélisation de flux biologiques rendent la DAE1 manifestement incomplète et incompatible avec le droit européen comme avec les connaissances scientifiques disponibles.

---

## IV.7 – Le triangle ferroviaire du Ciron : un autre impact majeur volontairement exclu de l'analyse

La DAE1 exclut volontairement du périmètre d'étude le **triangle ferroviaire prévu à la confluence des branches Bordeaux–Toulouse et Toulouse–Dax**, alors même que cet ouvrage constitue **la zone la plus problématique écologiquement** de tout le projet GPSO.

La SEPANSO Gironde s'oppose fermement à cette segmentation artificielle du projet, qui contrevient au principe d'**analyse cumulative des impacts**, inscrit dans le droit français et européen, conformément aux articles L.122-1 et R.122-5 du Code de l'environnement ainsi

qu'aux articles 3 et 5 de la directive 2011/92/UE.. Cette exclusion du triangle contrevient à la jurisprudence du Conseil d'État, qui interdit de morceler artificiellement un projet pour éviter d'en évaluer les impacts cumulés (CE, 28 déc. 2018, n° 414930).

### IV.7.a – En rive gauche : destruction d'une forêt alluviale remarquable

L'emplacement prévu du triangle englobe une **forêt alluviale mature**, rare en Gironde, abritant :

- des habitats d'intérêt communautaire,
- une faune riche (chiroptères, amphibiens, oiseaux forestiers),
- des fonctions hydrologiques essentielles : rétention des eaux, filtration, ralentissement des crues.

Ce milieu serait **fortement perturbé** par la proximité du chantier des plateformes ferroviaires et ensuite par le bruit et les vibrations, ainsi que par l'éclairage nocturne et la circulation permanente du trafic ferroviaire, deux nuisances non prises en compte dans la DAE1..

### IV.7.b – En rive droite : deux zones humides pérennes d'une importance écologique exceptionnelle

Deux zones humides situées en rive droite du Ciron qui seraient physiquement non touchées, mais fonctionnellement détruites par le tarissement probable des sources permanentes qui les alimentent. Ce type de zone humide alimentée par résurgence est extrêmement rare dans le Sud-Ouest et indépendante des crues du Ciron ; elle repose intégralement sur un fonctionnement hydrologique souterrain fragile.

Il s'agit de milieux :

- **alimentés par des sources permanentes,**
- **toujours en eau**, même en étiage,
- essentiels pour la reproduction du **Brochet aquitain,**
- zones d'habitats et de repos pour la **Cistude d'Europe,**
- habitat potentiel du Vison d'Europe
- accompagnés d'un ruisseau alimenté par la source, long d'environ 200 mètres puis coulant sur environ 300 m dans la zone marécageuse avant de rejoindre le Ciron.

**Ces zones humides NE DÉPENDENT PAS UNIQUEMENT des crues du Ciron.**

Elles reposent sur un système **hydrologique souterrain** très délicat.

### IV.7.c – Deux sources menacées de tarissement par compactage

Les compactages massifs nécessaires à la construction des plateformes :

- interrompront les circulations hypodermiques,
- bloqueront les flux d'alimentation des sources permanentes,
- risquent fortement d'entraîner **leur tarissement**,
- provoquant l'assèchement rapide et définitif des zones humides.

Cet effet serait **irréversible**.

La perte d'une source est un impact irréversible à l'échelle humaine, aucune restauration n'étant possible une fois les circulations hypodermiques interrompues.

### IV.7.d – La principale zone de ponte de la population de Cistude du secteur située exactement sous le chantier de construction des voies Toulouse-Dax

La principale **aire de ponte des Cistudes** en rive droite du Ciron se trouve **à l'emplacement exact de la future plateforme ferroviaire**.

Sa destruction :

- est certaine,
- est immédiate,
- concerne une espèce **strictement protégée**,
- constitue une **infraction directe** à l'article L.411-1 du Code de l'environnement en l'absence d'une dérogation, laquelle est impossible à justifier dès lors que l'impact est certain, total et non compensable. »

Toute tentative de reconstituer une zone de ponte artificielle présente un taux d'échec très élevé : la perte est **définitive**.

### IV.7.e – Une manœuvre d'évitement réglementaire : séparer pour ne pas montrer

En excluant le triangle :

- la DAE1 élude les impacts **les plus graves du projet**,
- empêche toute analyse cumulative,
- empêche toute évaluation des continuités écologiques,
- occulte les effets sur les sources, les zones humides, la Cistude et le Brochet aquitain.
- et empêche l'évaluation des effets cumulés avec les remblais massifs, les compactages, les clôtures anti-intrusion et les modifications hydrologiques induites dans le secteur.

Une telle segmentation constitue une **irrégularité majeure**, contraire :

- à l'article L.122-1 du Code de l'environnement,
- à la directive européenne 2011/92/UE,
- aux exigences de l'analyse cumulative.

---

**Conclusion de la Section IV**

L'ensemble des milieux concernés par la DAE1 — vallée du Ciron, affluents, Gat Mort, massif landais, secteur karstique du Barthos — présentent une sensibilité écologique, hydrologique et géologique exceptionnelle. Ils se caractérisent par une fragilité structurelle, une

dépendance forte aux continuités forestières et hydriques, et une biodiversité d'intérêt patrimonial majeur.

À ces impacts déjà considérables s'ajoutent deux problématiques absentes du dossier :

- **la fragmentation écologique**, impact transversal, irréversible et scientifiquement identifié comme l'une des principales causes d'érosion de la biodiversité. La future LGV créerait une barrière linéaire infranchissable pour la faune terrestre non volante, coupant durablement les habitats et isolant les populations, sans possibilité de réduction ni de compensation ;
- **le triangle ferroviaire du Ciron**, volontairement exclu de l'analyse alors qu'il constitue la zone la plus sensible du projet. Son implantation détruirait une forêt alluviale remarquable en rive gauche, tarirait des sources permanentes alimentant deux zones humides essentielles en rive droite, anéantirait ainsi des frayères du Brochet aquitain et un habitat essentiel pour la Cistude d'Europe et supprimerait le site de ponte de ces cistudes située exactement sous l'emprise des voies.

Ces impacts majeurs, directs, certains et pour partie irréversibles, démontrent la **sous-évaluation profonde** des effets réels du projet et la **non-prise en compte des enjeux les plus critiques** du territoire. Leur omission dans la DAE1 constitue une lacune sérieuse, incompatible avec les exigences du Code de l'environnement et de la directive européenne « Évaluation environnementale ».

En l'état, la DAE1 entraînerait la destruction ou l'altération irréversible de milieux naturels essentiels et ne peut donc recevoir une autorisation environnementale.

## V. UNE SÉQUENCE ERC EN ÉCHEC STRUCTUREL : ÉVITER NON APPLIQUÉ, RÉDUIRE NON DÉMONTRÉ, COMPENSER NON OPÉRATIONNEL

La séquence **Éviter – Réduire – Compenser (ERC)** constitue un principe fondamental du droit français et européen de l'environnement. Sa hiérarchie est impérative :

1. **Éviter** les atteintes à l'environnement ;
2. **Réduire** celles qui n'ont pu être évitées ;
3. **Compenser**, en dernier recours, les impacts résiduels significatifs.

En l'état de la DAE1, **aucune** des trois phases n'est respectée.

La jurisprudence impose que la séquence ERC soit appliquée dès la première autorisation susceptible d'avoir un impact sur l'environnement, y compris lorsque cette autorisation correspond à une phase dite "préparatoire" (CE, 6 déc. 2017, n°400559).
C'est une des raisons majeures qui rendent l'autorisation légalement impossible, indépendamment même de la RIIPM.

Les avis du CNPN, de la CLE du Ciron et de l'Autorité environnementale convergent totalement. Tous trois concluent que les informations fournies ne permettent pas de vérifier la conformité du projet au principe ERC.

**La séquence ERC est juridiquement inapplicable au dossier présenté.**

## V.1 – L'évitement : un double échec, stratégique puis local

L'étape d'évitement, première étape de la séquence ERC, impose de démontrer que le projet :

1. ne peut pas être évité **dans son principe**,
2. ne peut pas être évité **dans sa configuration locale**.

Le dossier DAE1 échoue totalement sur ces deux niveaux. L'obligation d'étudier l'évitement stratégique est imposée par la directive Habitats lorsqu'une espèce protégée est concernée (comme la Cistude, la Loutre, plusieurs chiroptères). Cette omission contrevient également aux articles 6.3 et 6.4 de la directive Habitats, qui imposent l'analyse des solutions alternatives chaque fois qu'un projet est susceptible d'affecter des espèces ou habitats protégés.

Il s'agit d'une violation majeure de la hiérarchie ERC.

---

### V.1.a – L'évitement stratégique : les alternatives au projet n'ont jamais été examinées

Le premier niveau d'évitement — le plus important — consiste à démontrer qu'il n'existe **aucune solution alternative raisonnable** permettant de répondre aux besoins de mobilité.

Or, dans le cas de la LGV Bordeaux–Toulouse, cette démonstration n'a pas été réalisée.

Les alternatives suivantes, parfaitement réalistes, moins coûteuses, et quasi dépourvues d'impact environnemental, n'ont jamais été étudiées sérieusement :

- modernisation de la ligne existante Bordeaux–Toulouse ;
- création de zones de dépassement ;
- modernisation des systèmes de signalisation ;
- rénovation ciblée des ouvrages d'art ;
- montée en capacité graduelle par modernisation ciblée ;
- optimisation des correspondances et des dessertes régionales ;
- amélioration des performances du réseau classique au lieu de créer un réseau parallèle.
- rééquilibrage territorial via la ligne **POLT (Paris–Orléans–Limoges–Toulouse)** ;

La ligne POLT, modernisée et débarrassée des passages à niveau, permettrait d'assurer la liaison Paris–Toulouse en 4h45 sans créer de nouvelle infrastructure destructrice, ce qui en fait une alternative crédible au sens du droit européen.

Ces options constituent des **alternatives satisfaisantes** — au sens de la directive Habitats et de la jurisprudence européenne — puisqu'elles permettent d'atteindre les objectifs de transport :

- sans destruction massive de milieux naturels,
- sans artificialisation de plus de 4 800 ha,
- sans fragmentation écologique irréversible du territoire,

- sans couloirs de défrichements considérables,
- sans émissions démesurées de $CO_2$.

**→ Or SNCF Réseau n'a jamais évalué ces alternatives.**

Il a donc **ignoré volontairement l'évitement le plus fondamental**, celui qui aurait consisté à **éviter le projet destructeur lui-même.**

Cette omission constitue une violation grave de la hiérarchie ERC.

En résumé :

**Les promoteurs du projet ont évité… d'éviter.**

La DUP 2016 n'est pas une justification d'absence d'évitement. Le maître d'ouvrage ne peut pas se retrancher derrière la DUP de 2016 pour écarter l'analyse de l'évitement : la jurisprudence constante rappelle que l'étude des alternatives doit intervenir à chaque étape d'autorisations, y compris en cas de projet déjà déclaré d'utilité publique.

---

### V.1.b – L'évitement local : inexistant sur le terrain

Au-delà de l'absence d'évitement stratégique, l'évitement local des impacts n'a pas davantage été recherché.

Les chiffres sont explicites :

- **74 hectares de zones humides impactés** ;
- **2 hectares seulement évités** ;
- aucune variante de pistes d'accès ;
- aucune optimisation du tracé des sondages ;
- aucune méthode moins intrusive étudiée ;
- aucune recherche d'évitement des milieux les plus sensibles.

La CLE du Ciron qualifie ce ratio (2 ha évités / 74 ha détruits) de **« manifestement insuffisant »**. Or l'article L.211-1 du Code de l'environnement impose de préserver la fonctionnalité des zones humides et de privilégier leur évitement. Le maître d'ouvrage n'a pas respecté cette obligation.

Le CNPN lui-même souligne :

- l'absence totale de variantes de moindre impact,
- un manque d'inventaires empêchant d'identifier les zones à éviter,
- l'utilisation impropre du fuseau DUP comme justification,
- la non-prise en compte des zones humides à fort enjeu fonctionnel.

Le fuseau DUP n'a jamais eu vocation à déterminer les zones à éviter : il ne constitue qu'une enveloppe indicative, non une validation environnementale.

L'évitement local n'a donc **jamais été mis en œuvre**.
Un tracé figé depuis 2016 crée une impossibilité méthodologique d'évitement, incompatible avec la logique ERC

## V.2 – Réduire : des mesures génériques, vagues, non chiffrées et inapplicables

Lorsque l'évitement est réellement impossible (ce qui n'est pas démontré en l'état du dossier), le maître d'ouvrage doit présenter des mesures de réduction précises, opérationnelles et adaptées aux enjeux.

Or, la DAE1 ne propose que :

- des formulations génériques (« limiter les dérangements », « préserver les sols » , « adapter les interventions ») ;
- des engagements dépourvus de seuils chiffrés ;
- aucune procédure de contrôle, de suivi ou de vérification de l'efficacité ;
- aucun dispositif permettant de mesurer l'atteinte résiduelle ;
- aucune adaptation aux milieux les plus fragiles (zones humides permanentes, karst actif, nappes perchées, sols podzolisés).

Ces insuffisances majeures se traduisent notamment par :

- l'absence totale de mesures spécifiques pour le secteur karstique du Barthos, pourtant extrêmement sensible aux vibrations, aux charges roulantes et au compactage ;
- aucune prise en compte des risques d'ouverture de conduits, d'effondrement localisé ou de dérivation des flux souterrains ;
- l'absence de mesures destinées à limiter les effets thermiques et hydrauliques sur les cours d'eau forestiers ;
- aucune protection réelle des ripisylves contre les ouvertures excessives du couvert ;
- aucun protocole permettant d'éviter le colmatage des habitats aquatiques ;
- l'absence de zones tampons réelles autour des zones humides fonctionnelles ;
- aucune réduction du ruissellement sur sols podzolisés, alors que ces sols se déstructurent immédiatement lorsqu'ils sont mis à nu.

L'Autorité environnementale qualifie cette partie du dossier :
« **d'insuffisante, trop qualitative, et inadaptée aux enjeux du territoire** ».

En l'absence de mesures de réduction précises, chiffrées, adaptées aux milieux traversés et assorties de dispositifs de suivi, la phase "Réduire" de la séquence ERC n'est pas mise en œuvre. La DAE1 ne satisfait donc pas aux exigences de l'article L.122-1 du Code de l'environnement.

## V.3 – Compenser : une compensation théorique, non localisée, non fonctionnelle et illégale en l'état

La compensation n'est recevable qu'en dernier recours, si :

- l'évitement a été maximal ;
- la réduction a été optimale ;
- les impacts résiduels ont été précisément évalués ;
- et les mesures compensatoires sont fonctionnelles avant le début des travaux.

Aucun de ces critères n'est rempli dans la DAE1.

### V.3.a – Sites compensatoires non identifiés

Le dossier ne comporte :

- aucune localisation précise des mesures compensatoires ;
- aucune surface garantie ou sécurisée ;
- aucune maîtrise foncière ;
- aucune démonstration d'équivalence écologique ;
- aucun engagement vérifiable permettant de contrôler que les mesures seront effectivement réalisées.

Une compensation sans foncier identifié ni équivalence écologique démontrée n'a aucune valeur juridique.

Elle contrevient directement à l'article L.122-1 du Code de l'environnement et à la jurisprudence relative aux projets affectant des espèces protégées.

### V.3.b – Compensation non proportionnée

Les pertes annoncées par la DAE1 concernent :

- des zones humides fonctionnelles ;
- des habitats forestiers matures ;
- des habitats d'espèces strictement protégées ;
- des sols hydromorphes et podzoliques ;
- des ripisylves ;
- des habitats aquatiques sensibles.

Ces pertes sont **massives, continues et pour partie irréversibles**.

Or, les compensations proposées :

- sont nettement inférieures en surface ;
- ne rétablissent pas les fonctionnalités détruites ;
- ne prennent pas en compte la complexité hydrologique (karst, nappes perchées, sources permanentes) ;
- ne respectent pas les standards de proportionnalité requis par l'État (rapport 1:1 insuffisant pour des milieux complexes).

En l'état, la compensation est **arithmétiquement insuffisante** et **fonctionnellement impossible**.

### V.3.c – Compensation non fonctionnelle

Le Code de l'environnement (art. L.163-1) impose que les mesures compensatoires assurent une équivalence écologique et une absence de perte nette, et qu'elles soient effectives pendant toute la durée des impacts. La jurisprudence du Conseil d'État précise en outre que ces mesures doivent être opérationnelles au moment où les atteintes surviennent, ce qui implique qu'elles soient mises en place avant le début des travaux générateurs d'impact.

Or :

- **aucun site n'est identifié** ;
- aucune date de mise en œuvre n'est fournie ;
- aucun calendrier de reprise écologique n'est proposé ;
- aucune analyse du risque d'échec n'est disponible ;
- aucune modalité de suivi, de contrôle ou d'obligation de résultat n'est prévu.

Les trois instances indépendantes le confirment :

- **Le CNPN** : insuffisance majeure et non-conformité.
- **L'Autorité environnementale** : mesures non opérationnelles, trop générales, impossibles à évaluer.
- **La CLE du Ciron** : absence totale de compensation adaptée aux zones humides.

Ces insuffisances sont directement contraires à la jurisprudence constante du Conseil d'État, qui juge qu'une autorisation environnementale ne peut être délivrée lorsque les mesures de réduction ou de compensation sont trop générales, non localisées ou dépourvues d'engagements opérationnels (CE, 28 déc. 2018, n°414930).

**La compensation annoncée ne peut donc pas être mise en œuvre dans les conditions requises par la loi.**
Elle est, en l'état, **juridiquement irrecevable**.

---

## Conclusion de la Section V

La séquence ERC est en échec complet :
• **évitement** → inexistant ;
• **réduction** → insuffisante ;
• **compensation** → théorique, non localisée et inapplicable.

**Une telle situation rend juridiquement incompatible l'octroi d'une autorisation environnementale.**

**La DAE1 doit être refusée.**

L'analyse détaillée de la séquence ERC appliquée à la DAE1 révèle une défaillance majeure et systémique. Les principes fondamentaux de prévention environnementale n'ont pas été respectés.

D'abord, **l'évitement stratégique**, qui constitue la première étape obligatoire, n'a jamais été examiné. Les alternatives crédibles à la LGV — modernisation de la ligne existante, optimisation capacitaire, zones de dépassement, amélioration du POLT — ont été écartées sans justification, en contradiction avec les articles 6.3 et 6.4 de la directive Habitats et la jurisprudence constante du Conseil d'État exigeant l'analyse de solutions alternatives raisonnables.

Ensuite, **l'évitement local** n'a pas davantage été recherché : aucune variante de moindre impact, aucune optimisation des accès, aucun contournement des milieux sensibles. Le ratio **2 hectares évités pour 74 hectares impactés** (pour les seules zones humides) illustre l'absence totale de volonté d'évitement, point souligné par la CLE du Ciron, l'Autorité environnementale et le CNPN.

Dès lors, les phases ultérieures de réduction et de compensation — déjà lacunaires, génériques et non opérationnelles — ne peuvent pallier l'échec préalable de l'évitement. Une séquence ERC qui ne commence pas par l'examen sérieux des alternatives et l'évitement maximal est **juridiquement irrégulière** et **écologiquement inacceptable**.

**La SEPANSO Gironde considère que la séquence ERC est inopérante, non respectée et incompatible avec toute autorisation environnementale au titre de la DAE1.**

---

## VI. ABSENCE DE RAISON IMPERATIVE D'INTÉRÊT PUBLIC MAJEUR : UN CRITÈRE DÉTERMINANT QUI EMPÊCHE L'AUTORISATION

L'octroi d'une dérogation espèces protégées dans le cadre d'une autorisation environnementale n'est légalement possible que si les trois conditions suivantes sont réunies simultanément :

1. **absence d'alternative satisfaisante**,
2. **démonstration d'un raison impérative d'intérêt public majeur (IPM)**,
3. **maintien des populations concernées dans un état de conservation favorable**.

Ces conditions sont cumulatives : si l'une d'elles fait défaut, la dérogation ne peut pas être accordée.

Or, dans la DAE1 :

- aucune alternative satisfaisante n'a été étudiée ;
- la raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM) n'est pas démontrée ;
- le maintien des populations d'espèces protégées n'est nullement garanti ;

Les trois conditions échouent.
Mais la seule absence de raison impérative d'intérêt public majeur suffit déjà à justifier un refus.

---

## VI.1 – Le CNPN affirme que la RIIPM n'est pas démontrée

Le Conseil National de la Protection de la Nature, instance indépendante, rappelle que **la déclaration d'utilité publique (DUP) ne vaut pas démonstration de Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM)**. Il souligne que la RIIPM doit être appréciée au regard des impacts écologiques et paysagers irrémédiables du projet, ce qui rend sa démonstration particulièrement incertaine.

La RIIPM doit être démontrée **au moment de la demande de dérogation**, sur la base d'éléments actualisés, argumentés et vérifiables.

En conséquence, le CNPN estime que la RIIPM n'est pas démontrée pour les travaux de la DAE1.

**Cette appréciation constitue un obstacle juridique majeur à la délivrance d'une dérogation espèces protégées.**

---

## VI.2 – Des objectifs flous, instables et non univoques

La raison impérative d'intérêt public majeur suppose :

- un objectif clair ;
- une finalité unique et définie ;
- un bénéfice sociétal indiscutable.

Or le GPSO souffre :

- d'objectifs fluctuants (nationaux, régionaux, métropolitains selon les documents) ;
- d'un flou persistant sur le fret (inclus ou exclu selon les versions) ;
- d'une justification socio-économique mouvante ;
- d'une logique de desserte limitée à une minorité du territoire traversé.

**L'absence d'objectif univoque empêche toute caractérisation d'une raison impérative d'intérêt public majeur.**

---

## VI.3 – Des bénéfices environnementaux non démontrés

SNCF Réseau invoque parfois des bénéfices climatiques pour justifier le projet, mais ceux-ci reposent sur des hypothèses fragiles et souvent contredites :

- report modal limité depuis la route ;
- report modal depuis l'avion très incertain ;
- **effet rebond probable** ;
- **émissions massives de $CO_2$ liées aux travaux, impossibles à compenser** ;
- **coût d'abattement du $CO_2$ supérieur à 8 000 €/t**, parmi les pires jamais calculés pour une infrastructure publique.

Conclusion : **le bénéfice environnemental global est nul ou négatif sur plusieurs décennies**.

## VI.4 – Des impacts disproportionnés et structurellement incompatibles avec la RIIPM

Les impacts environnementaux, considérables et durables, touchent :

- des milieux naturels d'un intérêt majeur ;
- des zones humides fonctionnelles ;
- des espèces strictement protégées ;
- des équilibres hydrologiques sensibles.

Un projet dont :

- les coûts écologiques dépassent largement les bénéfices attendus ;
- les milieux détruits sont irremplaçables ;
- les compensations sont incertaines ou impossibles ;

**ne peuvent constituer une raison impérative d'intérêt public majeur.**
(Critère de proportionnalité rappelé par la CJUE et le Conseil d'État.)

## VI.5 – L'existence d'alternatives raisonnables empêche la reconnaissance d'une RIIPM

La raison impérative d'intérêt public majeur ne peut être retenu que si aucune alternative satisfaisante n'existe.

Or des solutions éprouvées et bien moins dommageables sont disponibles :

- modernisation de la ligne existante ;
- optimisation de la signalisation ;
- zones de dépassement ;
- rénovation des ouvrages d'art ;
- amélioration des dessertes régionales.

Ces options sont :

- mentionnées par l'AE ;
- soulignées par le CNPN ;
- portées par de nombreuses organisations ;
- soutenues par les analyses indépendantes.

Ne pas les étudier est **contraire au droit européen et national.**

### VI.6 – Un projet contesté socialement et territorialement

La raison impérative d'intérêt public majeur suppose également une acceptabilité sociale minimale.

Or le GPSO :

• suscite une opposition **documentée et significative** dans les territoires traversés ;
• ne fait pas l'objet d'un consensus local ;
• a été rejeté par **97,4 % des contributions** lors de l'enquête publique de 2014.

La substitution d'une PPVE à une enquête publique souligne que **l'adhésion sociale n'est pas acquise**.

---

### Conclusion de la Section VI

À ce stade du dossier :

- les objectifs sont flous ;
- les bénéfices incertains ;
- les impacts disproportionnés ;
- les alternatives non étudiées ;
- et la raison impérative d'intérêt public majeur non démontrée.

**En droit, cela interdit formellement la délivrance d'une dérogation espèces protégées.**

**La DAE1 doit être refusée.**

---

## VII. CONCLUSION GÉNÉRALE ET DEMANDES DE LA SEPANSO GIRONDE

Au terme de l'analyse du dossier DAE1, des avis officiels (CNPN, Autorité environnementale, CLE du Ciron) et de notre connaissance précise des milieux girondins concernés, la SEPANSO Gironde constate que :

- les inventaires naturalistes sont incomplets ;
- les études hydrologiques et karstiques sont absentes ou gravement lacunaires ;
- les surfaces de défrichement sont disproportionnées ;
- les zones humides sont insuffisamment caractérisées ;
- les impacts sur les cours d'eau sont sous-estimés ;
- l'analyse des impacts cumulés est inexistante ;
- les alternatives n'ont pas été étudiées ;
- la raison impérative d'intérêt public majeur n'est pas démontrée ;
- la séquence ERC n'est pas appliquée ;
- les mesures compensatoires ne sont ni définies, ni localisées, ni opérationnelles ;
- les règles du SAGE Ciron ne sont pas respectées ;
- les milieux les plus sensibles du département (Ciron, Gat Mort, Barthos, zones humides landaises) seraient irrémédiablement dégradés.

En conséquence, la SEPANSO Gironde considère que l'autorisation environnementale demandée au titre de la DAE1 est :

- contraire au Code de l'environnement ;
- défaillante au regard de la directive Habitats ;
- incompatible avec les règles du SAGE Ciron ;
- incapable de garantir le maintien des espèces protégées dans un état de conservation favorable ;
- en contradiction avec la hiérarchie ERC ;
- et injustifiée au regard d'une raison impérative d'intérêt public majeur qui n'est pas démontrée.

**La SEPANSO Gironde demande en conséquence que la DAE1 soit refusée.**

---

## VII.1 – Demandes officielles de la SEPANSO Gironde

La SEPANSO Gironde formule les demandes suivantes :

---

### VII.1.a – Le refus pur et simple de la DAE1 en l'état

Les insuffisances majeures relevées par les trois autorités expertes indépendantes (CNPN, Autorité environnementale, CLE du Ciron) rendent juridiquement impossible une autorisation environnementale.

Conformément au Code de l'environnement et au principe constitutionnel de précaution, **la seule décision conforme au droit est le refus de la DAE1.**

---

### VII.1.b – L'interdiction du défrichement massif prévu dans la DAE1

Les justifications données au défrichement de près d'un millier d'hectares sont insuffisantes et scientifiquement infondées.

La SEPANSO Gironde souligne le risque de **crantage politique** du projet par la réalisation de travaux préalables sans justification environnementale rigoureuse.

**Aucun défrichement massif ne peut être autorisé** tant que les études d'impact ne sont pas complètes, sincères et proportionnées.

---

### VII.1.c – L'organisation d'une véritable enquête publique pour toute suite du projet

Pour un projet d'une telle ampleur, la PPVE est une procédure inadaptée et restrictive.

La SEPANSO Gironde demande l'organisation d'une enquête publique complète, comprenant :

- la mise à disposition du dossier papier complet dans chaque mairie concernée ;
- une commission d'enquête indépendante ;
- des débats publics contradictoires ;
- la possibilité d'auditions orales.

---

### VII.1.d – La révision complète des études d'impact et des inventaires

Les études doivent impérativement intégrer :

- un état initial complet et multicycle ;
- des inventaires naturalistes conformes aux recommandations du CNPN ;
- une analyse karstique détaillée du secteur du Barthos ;
- des études hydrologiques approfondies, incluant les écoulements hypodermiques ;
- une caractérisation fine et fonctionnelle des zones humides ;
- une analyse complète des effets cumulés ;
- une modélisation rigoureuse des impacts sur les nappes et les cours d'eau.

---

### VII.1.e – L'étude sérieuse et complète des alternatives

Des alternatives existent et doivent être étudiées conformément au droit européen :

- modernisation de la ligne existante ;
- optimisation capacitaire ;
- requalification des gares ;
- aménagements ponctuels pour dépassements ;
- solutions moins destructrices pour les franchissements.

---

### VII.1.f – La prise en compte sérieuse des spécificités du Ciron, du Gat Mort, du Barthos et du massif landais

Ces milieux ne peuvent être considérés comme de simples corridors.

Ils constituent :

- des systèmes hydrologiques complexes ;
- des réservoirs de biodiversité ("hotspots") ;
- des habitats essentiels pour des espèces protégées ;
- des milieux d'une sensibilité climatique élevée.

Toute étude environnementale doit intégrer leur fonctionnement réel et leur extrême fragilité.

## VII.2 – Conclusion générale

L'analyse détaillée du dossier DAE1, des avis réglementaires obligatoires (AE, CNPN, CLE du Ciron) et de la connaissance fine des milieux naturels girondins conduit la SEPANSO Gironde à une conclusion claire : **la DAE1 ne peut en aucun cas recevoir une autorisation environnementale.**

Les insuffisances majeures portent notamment sur :

- des inventaires incomplets ;
- des zones humides mal caractérisées ;
- l'absence d'étude hydrologique sérieuse sur des secteurs critiques (sources pérennes, écoulements hypodermiques) ;
- l'absence d'analyse des milieux karstiques du Barthos ;
- une sous-évaluation des impacts sur les affluents du Ciron et du Gat Mort ;
- **l'ignorance totale de la fragmentation écologique** ;
- l'exclusion volontaire d'un ouvrage majeur (le triangle ferroviaire du Ciron), dont les impacts seraient considérables et pour partie irréversibles ;
- des destructions certaines d'habitats de la Cistude d'Europe et de frayères du Brochet aquitain.

À cela s'ajoute une violation fondamentale de la séquence ERC :

- aucun évitement stratégique du projet n'a été examiné, alors que des alternatives moins coûteuses, moins impactantes et plus rapides à mettre en œuvre existent ;
- aucun évitement local n'a été mis en œuvre, malgré la présence de milieux parmi les plus sensibles du département.

Enfin, **la condition indispensable de l'intérêt public majeur**, exigée pour toute dérogation espèces protégées, **n'est pas démontrée**, comme l'a confirmé le CNPN. Les bénéfices climatiques sont faibles ou incertains, tandis que les impacts écologiques, hydrologiques et paysagers sont massifs et irréversibles.

Le projet souffre en outre d'un découpage artificiel visant à éviter l'examen global de ses impacts réels et cumulatifs, ce qui est contraire au droit européen et au Code de l'environnement. Une telle segmentation empêche toute appréciation sincère de ses effets sur la biodiversité, les continuités écologiques, les zones humides et les équilibres hydrologiques.

**Pour toutes ces raisons, la SEPANSO Gironde demande le refus de la DAE1.**

Elle rappelle que la seule approche conforme au droit, au bon sens écologique et à l'intérêt collectif consiste à privilégier les alternatives ferroviaires existantes, nettement moins destructrices et déjà identifiées comme suffisantes pour répondre aux besoins de mobilité.

**La SEPANSO Gironde restera mobilisée pour garantir la préservation du patrimoine naturel girondin et la défense des fonctions écologiques essentielles du Ciron, de ses affluents, de ses zones humides, de ses sources et de l'ensemble des territoires menacés.**

Fait à Bordeaux le 24 novembre 2025



# Christine Ducamp

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:33:39
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Contre la lgv, qui abimera la nature déjà bien attaquée.

**Contribution :**
Cherchons à moderniser la ligne actuelle,...moins rapide que la lgv mais moins polluante...plus respectueuse de la nature ...et écoutons les scientifiques qui nous mettent en garde contre ce genre de projet!Merci de les écouter . Et de m'écouter aussi !Christine Ducamp53 rue La Carrère64370 Arthez de Béarn06 71 ** ** **
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Chaud Adrien - Villeneuve-sur-Lot

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:35:29
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution de Villeneuvois à vélo à la PPVE pour la LNSO
**Contribution :**
La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest entre dans une période de Participation du Public par Voie Électronique, sur son tronçon central, valant autorisation environnementale unique relative au défrichement, à dérogation espèces protégées, etc.Ce nouveau temps de consultation du public est l'occasion de rappeler les enjeux pour les mobilités douces que Villeneuvois à vélo a déjà fait valoir auprès de la maîtrise d'ouvrage en 2024.En tant que déléguée départementale de l'Association Française des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V) pour le Lot-et-Garonne, l'association Villeneuvois à vélo, forte de ses 100 adhérents, réitère ses demandes quant aux rétablissements des voiries interceptées par la future LGV Bordeaux – Toulouse : créations de pont-routes et pont-rails avec des surlargeurs permettant d'anticiper la réalisation de futurs itinéraires cyclables à venir, voiries recréées conformément aux dispositions des articles L 228-2 et L 228-3 du Code de l'Environnement.À cela, Villeneuvois à vélo ajoute désormais une proposition de réutilisation des emprises travaux de la LGV afin de recréer un itinéraire cyclable le long de la LGV, similaire à la véloroute créée par la société OC'VIA le long du Contournement de Nîmes et de Montpellier.Ces demandes concernent la présente PPVE concernant les autorisations environnementales, en ce qu'ils touchent à des dispositions prévues par le Code de l'Environnement.L'avis est à découvrir ci-joint, ainsi que sur le site https://www.villeneuvois-a-velo.fr/lgv
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (Dossier de consultation GPSO_compressed.pdf)
Document : Dossier de consultation GPSO_compressed.pdf, page 1 sur 15

**Demandes de l'association *Villeneuvois à vélo* quant aux rétablissements des voies de communication interceptées par la Ligne à Grande Vitesse en Lot-et-Garonne**



VILLENEUVOIS À VÉLO

*Juin 2024.*

**Voie verte entre Casteljaloux et Mont-de-Marsan**

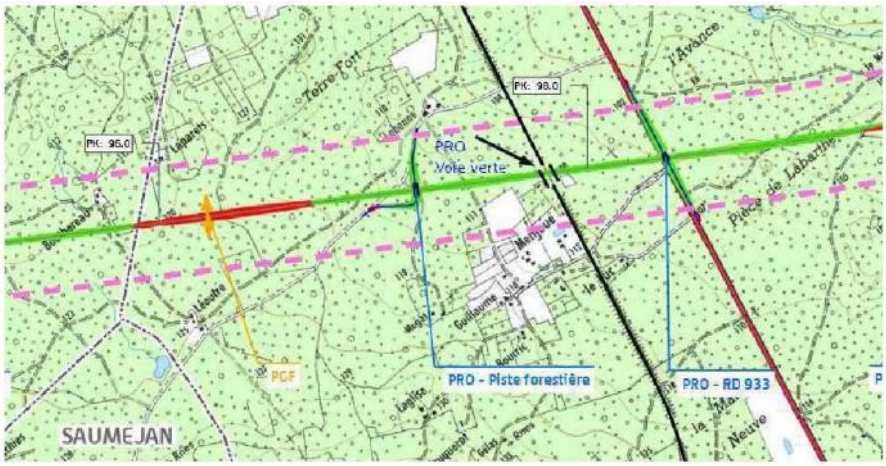
La voie ferrée n°642 000 de Marmande à Mont-de-Marsan a été déclassée et fermée durant la seconde moitié du XX$^{e}$ siècle entre Casteljaloux et Roquefort. Le tronçon entre Marmande et Casteljaloux n'a lui été que très récemment fermé à la circulation ferroviaire, et converti entre 2017 et 2023 en voie verte, dite *So Vélo*, axe structurant figurant dans le schéma régional des véloroutes de Nouvelle-Aquitaine.

Cette voie verte relie aujourd'hui Marmande à Casteljaloux et le Center Parks de Pindères. Ce premier tronçon réalisé, la Communauté de Communes de Casteljaloux souhaite désormais prolonger cette voie verte jusqu'à Houillès puis jusque dans les Landes. Cette prolongation figure également dans le **schéma régional des véloroutes et voies vertes** du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, jusqu'à Roquefort, en suivant les emprises ferroviaires de cette ancienne ligne, pour la réalisation également inscrite au schéma d'une liaison transversale de Mimizan à Casteljaloux, via Roquefort.

Ainsi, **l'itinéraire de l'ancienne voie ferrée doit être préservé à l'intersection entre cette ancienne ligne et le faisceau de la LGV, au sud de Pompogne**. Si un pont-route est prévu à quelques centaines de mètres pour une piste DFCI, il serait dommage de ne pas préserver la continuité de l'ex-emprise ferroviaire, réalisée en partie en remblais comme stipulé sur le plan général des travaux joint au dossier d'enquête publique. En effet, la continuité de la voie verte pourrait ne pas être réalisable en raison des parcelles non-forestières du lieu-dit Menjoue.

Ainsi, **nous demandons la réalisation d'un passage dénivelé** (pont-rail, pont-route ou plus vraisemblablement tunnel dans le remblai de LGV) **dans la continuité de l'emprise ferroviaire de l'ancienne ligne de Marmande à Mont-de-Marsan**, nécessaire à la réalisation de cette voie verte inscrite au schéma régional des véloroutes et voies vertes. Un tunnel situé dans le remblai de la LGV pourrait être limité à 2,3 m de hauteur, ne contenant que des piétons et cyclistes, afin de passer dans le remblai sans grand surcoût financier.

À défaut d'un pont-rail dans l'immédiate continuité de la ligne, le pont-route de la piste forestière devra être adapté à la circulation de cyclistes (piste en enrobé et non en terre battue ou en stabilisé), et une voie verte devra être réalisée parallèlement à la LGV, dans l'immédiat contre-bas de la LGV, reliant le pont-route à l'emprise de l'ancienne ligne ferroviaire de Marmande à Casteljaloux.




Document : Dossier de consultation GPSO_compressed.pdf, page 3 sur 15

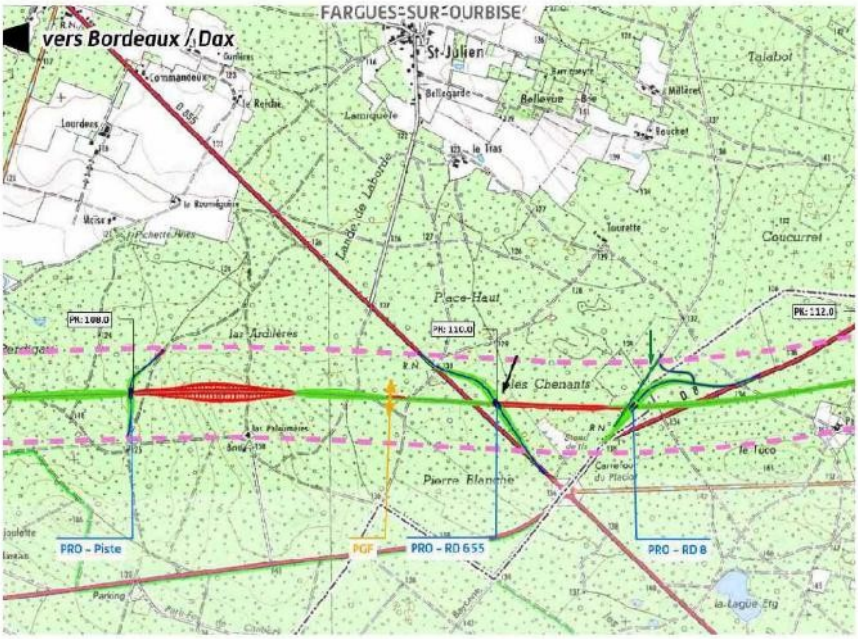
**Piste cyclable entre Fargues-sur-Ourbise et Barbaste**

Le schéma régional des véloroutes et voies vertes de Nouvelle-Aquitaine prévoit la réalisation d'un itinéraire cyclable de liaison entre la SO vélo et l'EuroVélo 3, reliant Casteljaloux à Barbaste et Lavardac, via Fargues-sur-Ourbise. Cet itinéraire a été repris dans le schéma vélo du Plan Routes et Déplacements du Quotidien, du Conseil départemental de Lot-et-Garonne.

Si aucun tracé n'est actuellement à l'étude pour cette piste cyclable, le projet GPSO doit tenir compte de cette éventualité afin d'éviter des surcoûts pour le concepteur de ce futur axe cyclotouristique régional. À défaut de tracé exact, il est clair, à la vue des plans, que cet axe cyclable reliera Fargues-sur-Ourbise à Pompiey. Nous vous proposons ainsi deux choix :

- l'élargissement du pont-route sur la RD 655 et de ses rétablissements, afin d'y inclure la largeur pour deux voies automobiles + une voie verte de 3 m de large, séparée par des bordures ou une glissière béton GBA (**cf. flèche noire**) ;

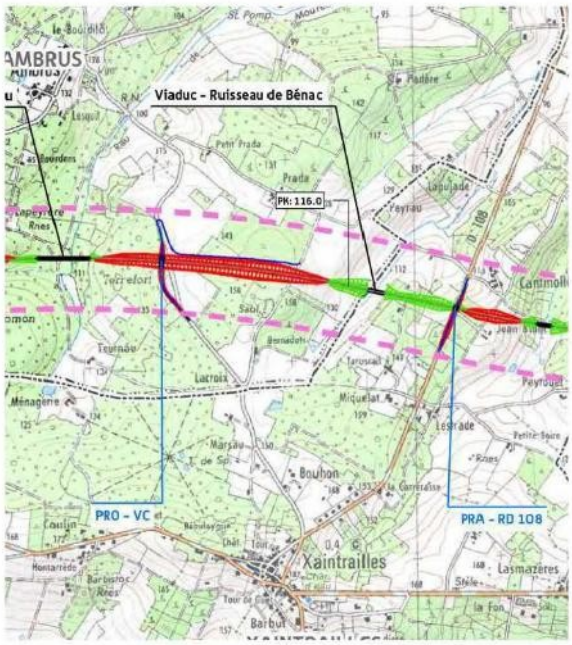
- l'élargissement du pont-route sur la RD 8 et de ses rétablissements, afin d'y inclure la largeur pour deux voies automobiles + une voie verte de 3 m de large, séparée par des bordures ou une glissière béton — cette voie verte pouvant être amorcée depuis la *piste de Bayonne* dont le rétablissement routier se fait sur la RD 8, tandis que la piste pourrait se poursuivre avec une élévation plus importante jusqu'au pont-route **(cf. flèche verte)**.

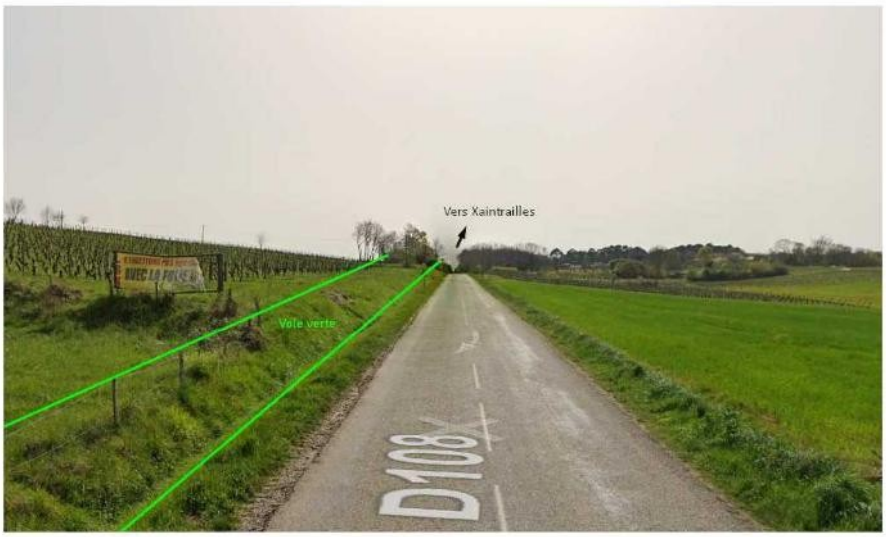



Document : Dossier de consultation GPSO_compressed.pdf, page 4 sur 15

**Surlargeur sur le pont-rail de la RD 108 à Xaintrailles**

La RD 108 est l'axe départemental unique pour relier Xaintrailles à Buzet-sur-Baïse et le canal latéral à la Garonne. Si aucun projet d'infrastructure cyclable n'est prévu à court terme, il est toutefois demandé que le pont-rail réalisé pour passer au-dessus de cette RD, contienne une surlargeur de 4 mètres en prévision de la réalisation ultérieure d'une voie verte parallèle à la RD 108.

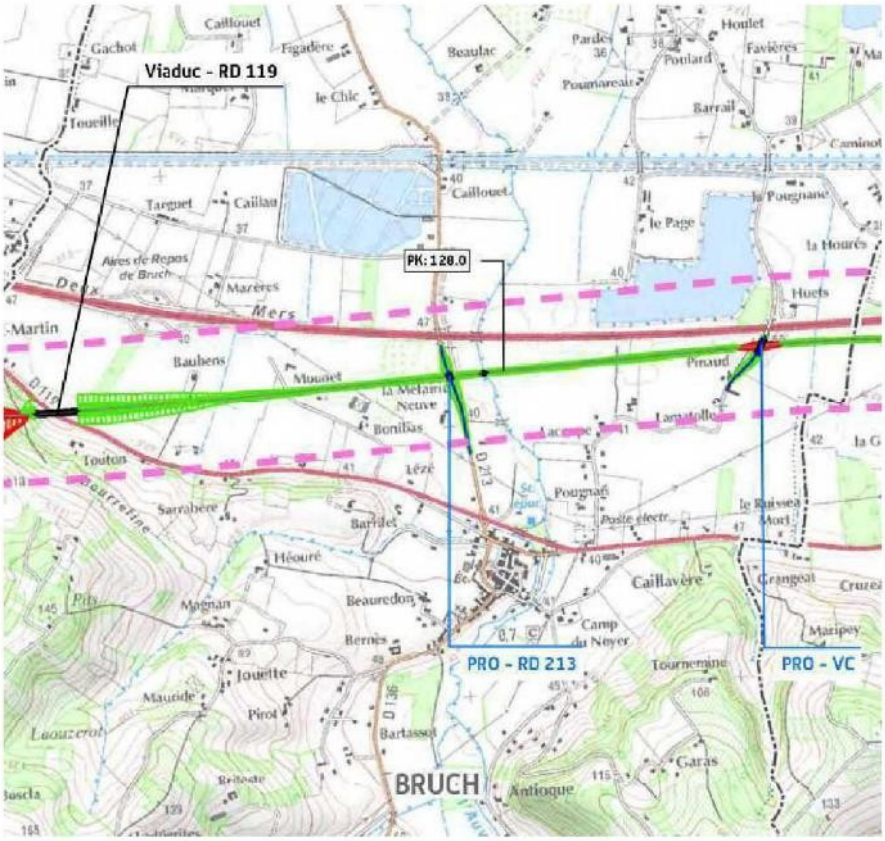



Document : Dossier de consultation GPSO_compressed.pdf, page 5 sur 15

**Piste cyclable de Bruch au Canal latéral à la Garonne**

Le schéma cyclable d'Albret Communauté et le plan vélo du Plan Routes & Déplacements du Quotidien, porté par le Conseil départemental de Lot-et-Garonne, prévoit expressément la réalisation d'une piste cyclable entre Bruch et le canal latéral à la Garonne. Si le tracé exact n'a pas été défini, il ne peut qu'emprunter l'itinéraire de la RD 213, ou de la voie communale dite « route du Lac Bleu ». L'un de deux ponts-route devra être adapté en conséquence, avec une surlargeur permettant le passage d'une voie verte.



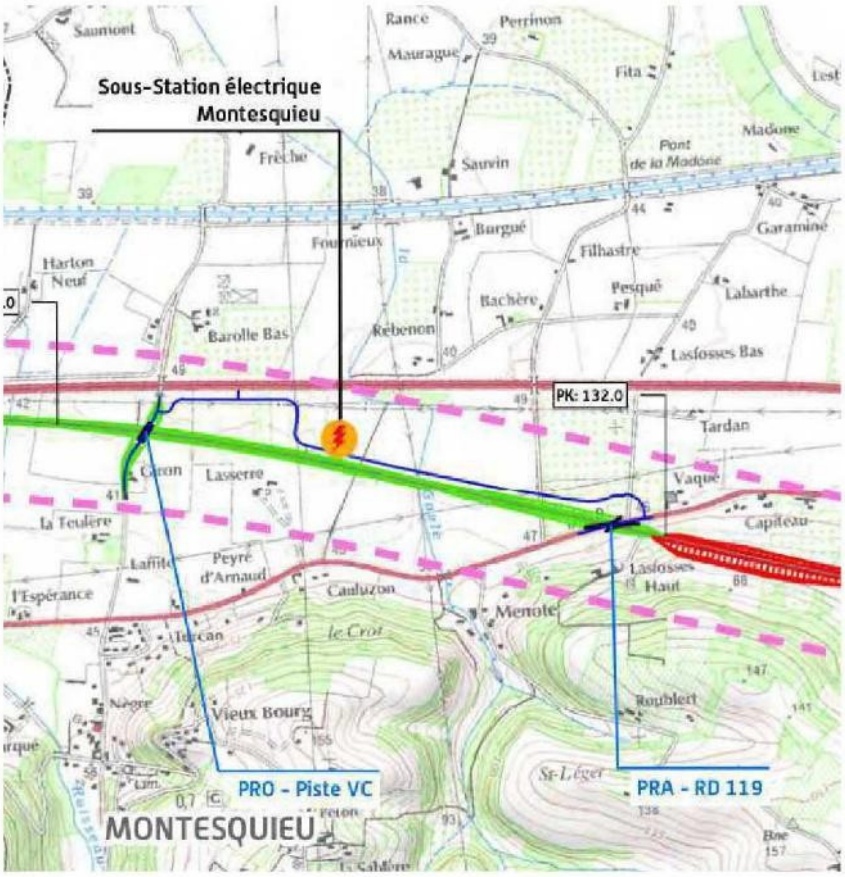

Document : Dossier de consultation GPSO_compressed.pdf, page 6 sur 15

**Route de la sous-station de Montesquieu, à ne pas fermer aux piétons et cyclistes**

Une nouvelle voirie sera créée le long de la LGV à Montesquieu, afin de rétablir une voie communale et de desservir la sous-station électrique Montesquieu.

Nous demandons à ce que la voirie créée pour desservir la sous-station de Montesquieu ne soit pas fermée à l'aide d'une barrière totale, mais a minima de demi-barrières, ou avec un passage de 2 m permettant la circulation de piétons et cyclistes. En effet, cette voie nouvelle pourra servir d'itinéraire de contournement en cas de fermeture de la piste cyclable du canal latéral à la Garonne, ce qui arrive épisodiquement en cas de travaux de rénovation. Cette piste permettra ainsi d'éviter la circulation cyclable sur la trop circulée RD 119.

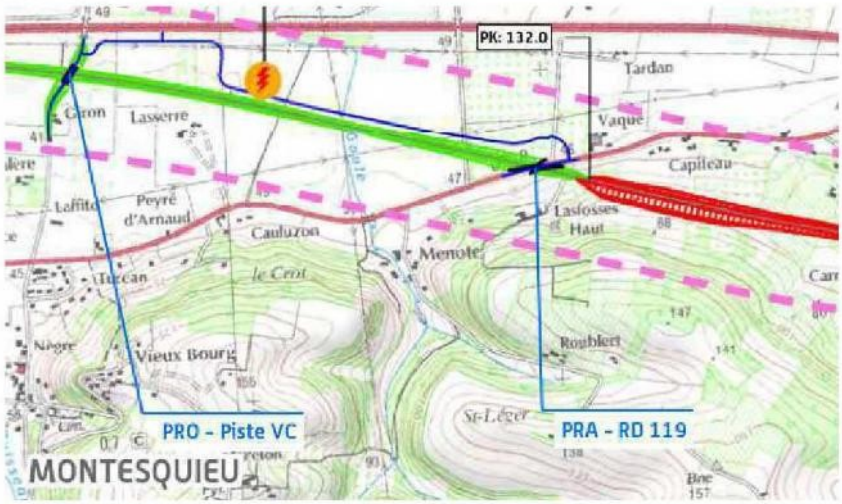
Par ailleurs, elle pourra également servir pour des déplacements locaux, vers le Conservatoire Végétal Régional d'Aquitaine.

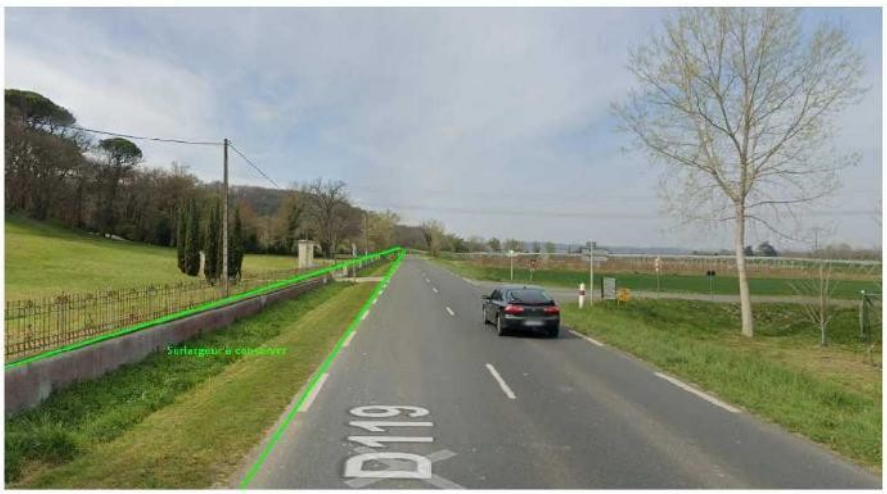



Document : Dossier de consultation GPSO_compressed.pdf, page 7 sur 15

**Surlargeur sur le pont-rail sur la RD 119 à Montesquieu**

La RD 119 dispose en tout point d'une surlargeur, qui pourrait un jour être utilisée pour la création d'une voie verte parallèle à la route. Le pont-rail créé sur la RD 119 devra conserver cette surlargeur, par une augmentation de la portée du pont-rail, afin de ne pas créer un point noir, bloquant la création d'une voie verte parallèle à la route.



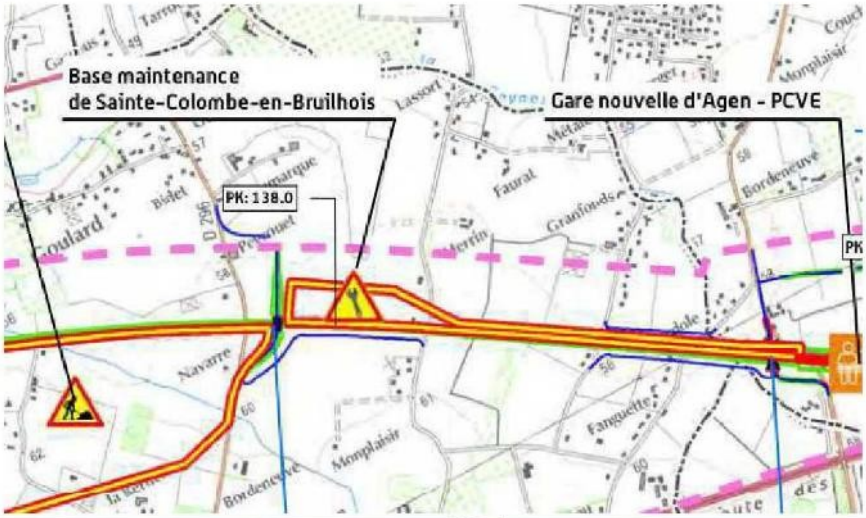




Document : Dossier de consultation GPSO_compressed.pdf, page 8 sur 15

**Réalisation d'une piste cyclable et d'un giratoire à la hollandaise sur le Technopole Agen Garonne, près de la base maintenance de Sainte-Colombe-en-Bruilhois**

La base maintenance de Sainte-Colombe-en-Bruilhois se situe sur le site du Technopôle Agen Garonne (TAG), réalisé depuis l'enquête publique. Ce Technopôle est un élément économique important de l'Agglomération d'Agen. Sa réalisation s'est faite avec des voiries comprenant chacune une piste cyclable parallèle aux voiries.

Les plans issus de l'enquête publique prévoient une déviation de la RD 296, sur un axe qui est relié à un giratoire réalisé par l'Agglomération d'Agen, à travers un pont-route. **Il est plus que nécessaire que ce rétablissement, et le pont-route, soient réalisés avec la piste cyclable existante.**







Document : Dossier de consultation GPSO_compressed.pdf, page 9 sur 15

Le giratoire pourrait être traité avec un giratoire à la hollandaise, donnant la priorité aux cyclistes, en suivant le guide de conception du CEREMA « Rendre sa voirie cyclable ». Un exemple est le giratoire Mendès France, à Mérignac.



*Priorité aux cyclistes sur le giratoire Pierre Mendès France, à Mérignac.*



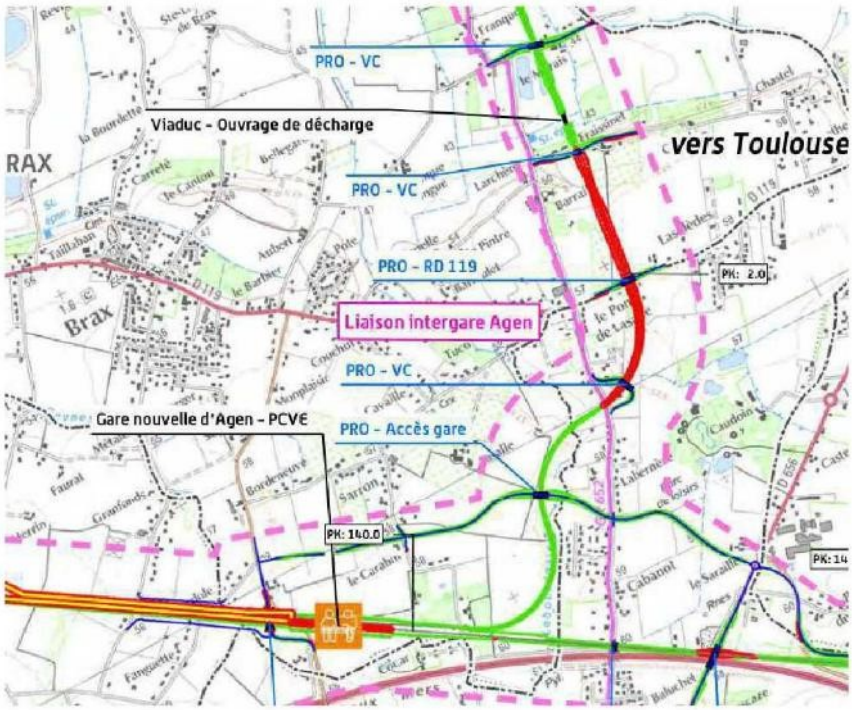
*Le giratoire au nord du rétablissement de la RD 296, vu en direction de la LGV.*

**Gare d'Agen TGV et rétablissements**

Le périmètre de la gare TGV d'Agen mérite un traitement à part entière, notamment car les rétablissements depuis l'enquête publique ont évolué, avec la réalisation du pont de Camélat et de la rocade ouest d'Agen (le long du parc d'attractions Walygator), qui deviendra bientôt RN 21.

À défaut de détails sur les nouveaux plans, nous rappelons les grands principes de nos demandes :

- **toutes** les nouvelles voiries créées doivent disposer d'une infrastructure cyclable, qui peut être une voie verte (articles L 228-2 et L 228-3 du Code de l'Environnement, le besoin étant clairement avéré). Nous recommandons, vus les flux attendus, une voie verte de 3,5 mètres de large pour accéder à la gare LGV.
- Les rétablissements de la rue de la Plaine (Roquefort) et le pont-route prévu doivent prévoir des aménagements cyclables, conformément à l'article L 228-2 du Code de l'Environnement.
- Le pont-route sur la RD 119 doit absolument contenir une surlargeur de 4 m permettant le passage d'une piste cyclable permettant de relier Brax à Agen.
- Le pont-rail sur la RD 292 et le pont-route sur la RD 656 revêtissent une importance stratégique pour le développement du vélo en Agenais, et doivent prévoir une surlargeur pour une piste cyclable à venir, et ce même si les ponts autoroutiers ne la contiennent pas.




Document : Dossier de consultation GPSO_compressed.pdf, page 11 sur 15

Par ailleurs, l'Agence GPSO peut profiter de la réalisation de cette gare Agen TGV proche du centre-ville afin d'en faire une **réelle gare cyclable,** avec des objectifs ambitieux d'intermodalité TGV + vélo, grâce à l'élaboration par l'Agglomération d'Agen d'un réseau cyclable performant jusqu'à la gare TGV.

Pour cela, la gare TGV d'Agen devra prévoir du stationnement vélo massif (250 places abritées, éclairées, sécurisées) qui restera dans tous les cas bien moindre en emprise foncière que le stationnement automobile. Cette vélostation pourra contenir des services pour les cyclistes : borne d'auto-réparation, pompe à vélo… Des exemples récents réalisés par Gares & Connexions sont le stationnement vélo de la gare Paris Gare de Lyon. Le travail d'ingénierie pourra s'appuyer sur les recommandations du *Guide du stationnement vélo en gare*, réalisé par le Collectif Vélo Île-de-France, Paris en Selle, MDB, la FUB et l'ADMA.

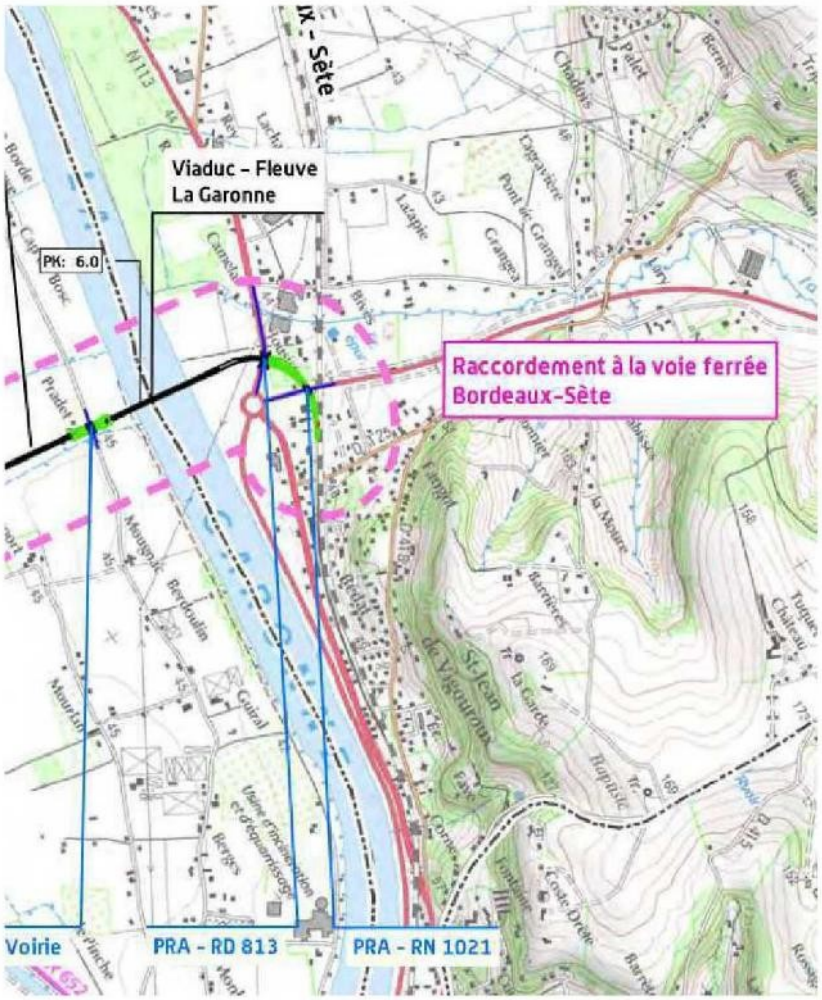
Un traitement soigné devra être donné aux accès cyclables vers la gare TGV.

Le même raisonnement s'applique à la future gare TGV de Montauban.



**Liaison intergare d'Agen**

Le pont-rail sur la RD 813, en rive droite de Garonne, doit contenir une surlargeur de 4 mètres permettant la réalisation d'une piste cyclable jusqu'à Colayrac-saint-Cirq, prévue par l'Agglomération d'Agen avec le transfert des voies sur berge et la réalisation d'infrastructures cyclables dessus.

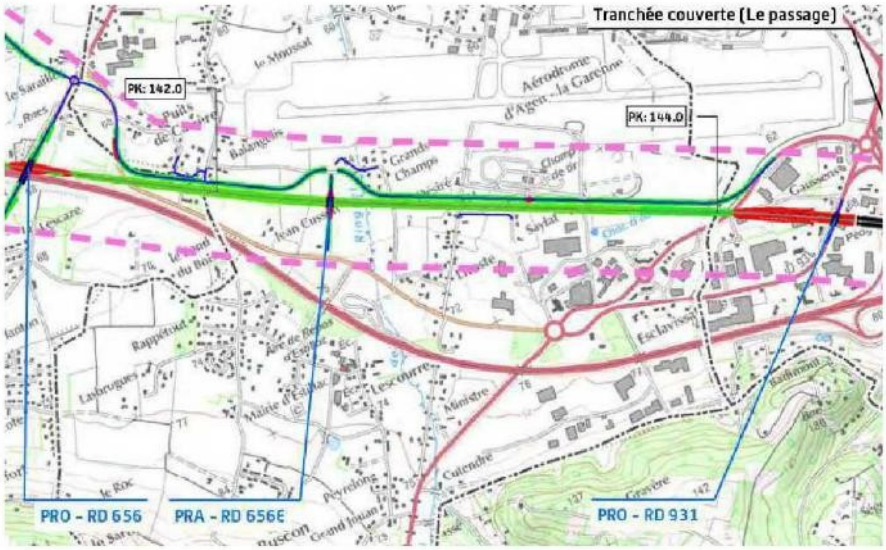



Document : Dossier de consultation GPSO_compressed.pdf, page 13 sur 15

**Pont-rail sur la RD 656 E, et rétablissements**

La LGV va intercepter la RD 656 E, qu'elle va recréer à l'aide de rétablissements importants le long de la LGV, et d'un pont-rail sur la RD 656 E. De plus, des aménagements cyclables existent déjà partiellement le long de la RD 656 E

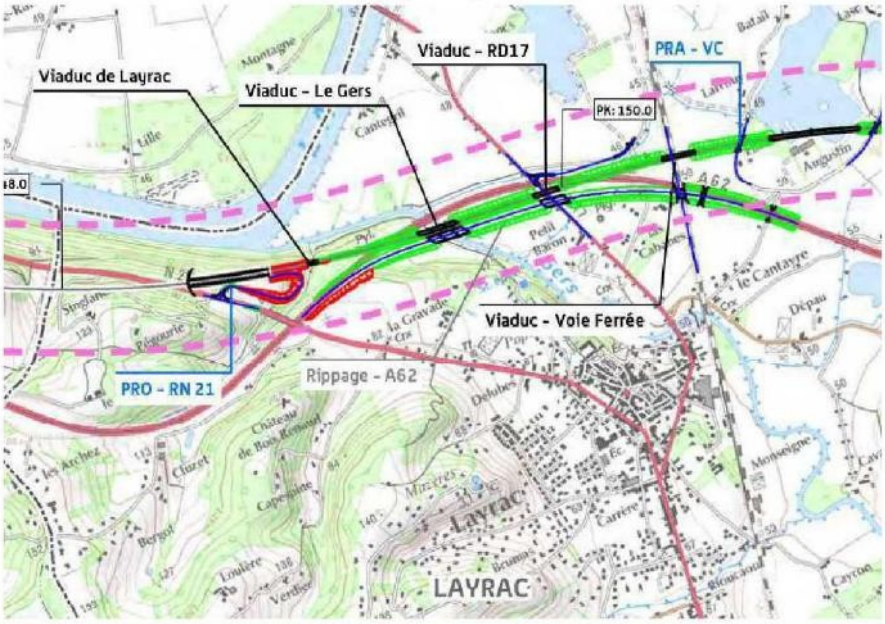
Tous ces rétablissements mènent à l'Agropole d'Agen, et sont d'une importance stratégique pour les déplacements domicile – travail. **Tous ces rétablissements, ainsi que le pont-rail, doivent être munis d'une voie verte de 4 mètres permettant les déplacements quotidiens,** sans discontinuité, conformément aux dispositions des articles L 228-2 et L 228-3 du Code de l'Environnement.



**Aménagements autour de Layrac**

À Layrac, le projet GPSO prévoit une reconstruction partielle de l'autoroute A 62 pour conserver l'autoroute au sud du projet LGV. Ce réaménagement massif est une opportunité unique de **reconstruire les ponts** autoroutier et ferroviaire à un garabit permettant la réalisation d'aménagements cyclables, afin d'anticiper sur la réalisation d'un axe cyclable structurant entre Agen et Layrac, tel que prévu dans le schéma départemental du plan routes et déplacements du quotidien du Conseil départemental de Lot-et-Garonne.

Ainsi, **les viaducs réalisés sur la RD 17, à la fois pour l'autoroute A 62 et pour la LGV, doivent tous deux prévoir une surlargeur de 5 mètres** (3 m de voie verte + 2 m d'espace tampon végétalisé) pour le passage d'une future voie verte. Cette surlargeur est essentielle pour cet axe cyclable, afin d'éviter d'être une discontinuité forte de l'axe Agen – Layrac.





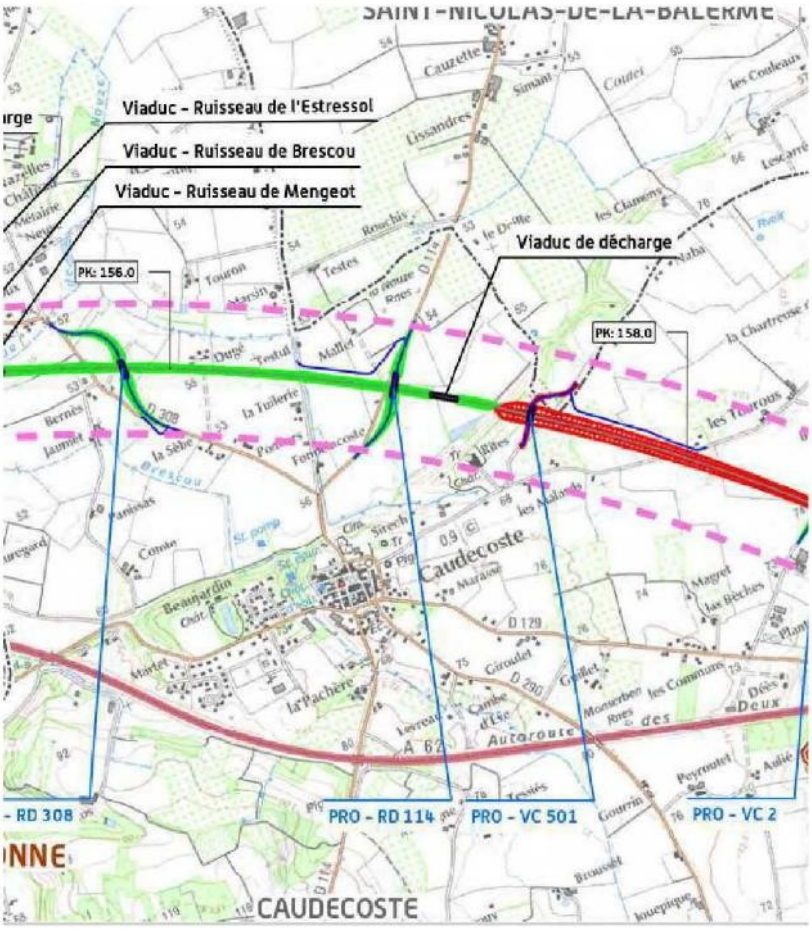


Document : Dossier de consultation GPSO_compressed.pdf, page 15 sur 15

**Surlargeur sur le pont-route sur la RD 114 à Caudecoste**

La LGV va intercepter trois axes importants vers Caudecoste : la RD 308, la route communale de Saint-Nicolas, et la RD 114. Seules les deux départementales seront rétablies, alors que le trafic cyclable emprunte plus la route communale, qui possède un moindre trafic. La RD 114 deviendrait alors le seul axe permettant de rejoindre Caudecoste depuis le canal latéral à la Garonne.

En prévision de la réalisation d'un aménagement cyclable le long de la RD 114, **une surlargeur de 3,5 m** (3 mètres de voie verte + bordure et glissière) devra être prévue sur le pont-route de la RD 114, au nord de Caudecoste. Par ailleurs, il serait bon d'anticiper et de **réaliser cette voie verte**, le long de la RD 114 reconstruite, sur le talus prévu. Cette voie verte sera alors temporairement discontinue, mais cela permet de sécuriser tout de même piétons et cyclistes, dans l'attente de la réalisation complète de l'itinéraire par le Conseil départemental de Lot-et-Garonne ou la mairie de Caudecoste.




[Télécharger la pièce jointe originale (Avis PPVE1.pdf)]
Document : Avis PPVE1.pdf, page 1 sur 13

**Avis de l'association *Villeneuvois à vélo***
**à la Participation du Public par Voie Électronique**
**concernant les autorisations environnementales**
**du projet de Ligne Nouvelle du Sud-Ouest**



VILLENEUVOIS
À VÉLO

*Novembre 2025.*

La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest entre dans une période de Participation du Public par Voie Électronique, sur son tronçon central, valant autorisation environnementale unique relative au défrichement, à dérogation espèces protégées, etc.

Ce nouveau temps de consultation du public est l'occasion de rappeler les enjeux pour les mobilités douces que Villeneuvois à vélo a déjà fait valoir auprès de la maîtrise d'ouvrage en 2024.

En tant que déléguée départementale de l'Association Française des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V) pour le Lot-et-Garonne, l'association Villeneuvois à vélo, forte de ses 100 adhérents, réitère ses demandes **quant aux rétablissements des voiries interceptées par la future LGV Bordeaux – Toulouse :** créations de pont-routes et pont-rails avec des surlargeurs permettant d'anticiper la réalisation de futurs itinéraires cyclables à venir, voiries recréées conformément aux dispositions des articles L 228-2 et L 228-3 du Code de l'Environnement.

À cela, Villeneuvois à vélo ajoute désormais une proposition de **réutilisation des emprises travaux de la LGV afin de recréer un itinéraire cyclable** le long de la LGV, similaire à la véloroute créée par la société OC'VIA le long du Contournement de Nîmes et de Montpellier.

Ces demandes concernent la présente PPVE concernant les autorisations environnementales, en ce qu'ils touchent à des dispositions prévues par le Code de l'Environnement (articles L 228-2 et L 228-3) qui disposent :

**Article L 228-2 du Code de l'Environnement**

« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route.

Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe. »

**Article L 228-3 du Code de l'Environnement**

A l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation. En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière.

Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité et de mobilité simplifiés ainsi que du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et du schéma national des véloroutes, lorsqu'ils existent, sans que cela puisse remettre en cause l'obligation découlant du premier alinéa.

Pour les aménagements ou itinéraires inscrits dans l'un de ces plans ou schémas, le besoin est réputé avéré. [...] »

# I — Historique

**Villeneuvois à vélo** est une association d'usagers, chargée de la défense et de la promotion du vélo au quotidien à Villeneuve-sur-Lot et en vallée du Lot, créée en septembre 2021.

Depuis, Villeneuvois à vélo est la déléguée départementale de l'Association Française des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V) pour tout le département du Lot-et-Garonne, hors Agglomération d'Agen dont la délégation est donnée à l'association Vélocité en Agenais.

En juin 2024, Villeneuvois à vélo a rédigé un rapport de demandes quant aux rétablissements des voies de communication interceptées par la Ligne à Grande Vitesse, en Lot-et-Garonne. L'enjeu est important : de tout temps, les grands projets routiers ou ferroviaires ont rétabli les voies de communication en se basant sur l'existant, en réalisant des ponts dont la largeur ne permet de contenir que deux voies de circulation automobile et un simple trottoir de marche-pied, annihilant tout développement d'itinéraires cyclables le long de ces routes et imposant la construction de nouveaux ouvrages lorsque le besoin s'en fait sentir. Cette problématique se fait jour régulièrement en France, avec la construction régulière de ponts sur autoroutes ou voies ferrées, parallèles à des ouvrages d'arts trop peu larges pour garantir la sécurité de tous les usagers : passerelles piétons – cyclistes sur les rocades de Bordeaux et Lyon, tunnel sous la rocade de Toulouse.

Afin de ne pas revivre ces problématiques dans le futur, il convient, dès les phases d'études détaillées pour la réalisation des ouvrages de rétablissement des voies interceptées par la LGV, d'anticiper l'avenir. Cela passe par la conception d'ouvrages d'arts qui soient suffisamment larges afin d'être dotés, dès maintenant ou à l'avenir, d'infrastructures piétonnes et cyclables sans avoir à construire de nouveaux ouvrages parallèles à ceux envisagés aujourd'hui. Le surcoût emmené par ces surlargeurs est dérisoire dans l'enveloppe budgétaire du GPSO, d'autant plus s'il est intégré aux études actuelles, et serait dans tous les cas bien inférieur au coût de création de passerelles supplémentaires dans le futur.

Ces demandes concernent, dans l'ordre de l'ouest à l'est du Département :

- **la réalisation d'un passage dénivelé piéton – cyclistes sur les anciennes emprises de la ligne Marmande — Mont-de-Marsan, pour anticiper la future voie verte Casteljaloux – Mont-de-Marsan, à côté d'Houillès et Pindères ;**
- l'élargissement d'un pont-route prévu au sud de Fargues-sur-Ourbise, dans l'optique de la réalisation d'un itinéraire cyclable prévu entre Casteljaloux et Barbaste / Lavardac ;
- l'élargissement d'un pont-rail prévu sur la RD 108 au nord de Xaintrailles, afin d'anticiper la réalisation éventuelle d'une voie verte, parallèle à la RD 108 ;
- la réalisation d'une surlargeur sur l'un des deux ponts-routes au nord de Bruch, afin d'anticiper la création d'un itinéraire cyclable prévu entre Bruch et le canal latéral à la Garonne ;
- l'ouverture permanente aux piétons et cyclistes de la route créée pour desservir la sous-station électrique de Montesquieu, en cas de travaux sur le canal, pour éviter la RD 119 ;
- l'élargissement d'un pont-rail prévu sur la RD 119, sur une surlargeur existante, afin d'anticiper la réalisation éventuelle d'une voie verte parallèle à la RD 119 entre l'Agenais et Montesquieu ;
- **la réalisation d'une piste cyclable et d'un giratoire à la hollandaise sur la RD 296, près du Technopôle Agen Garonne, axe stratégique de vélotaf ;**

- **la réalisation d'aménagements cyclables sur toutes les routes créées près de la gare TGV d'Agen, conformément à l'article L 228-2 du Code de l'Environnement ;**
- **la création de surlargeurs sur les ouvrages d'arts de l'Agenais pour ne pas créer des points noirs, empêchant la réalisation d'itinéraires cyclables en Agenais ;**
- **la création d'une centaine de places de stationnement vélo sur la gare TGV d'Agen, et son accessibilité avec la réalisation d'une piste cyclable, afin d'en faire une réelle gare cyclable ;**
- **la réalisation d'une surlargeur sur l'ouvrage d'art de la liaison intergares d'Agen passant au-dessus de la RD 813, dans l'optique de la réalisation d'une voie verte prévue par l'Agglomération d'Agen ;**
- **la réalisation d'une voie verte de 4 mètres sur les rétablissements de la RD 656 E, route stratégique qui mène à l'Agropole ;**
- **la reconstruction des ponts autoroutier et ferroviaire de l'A 62 et de la LGV, au nord de Layrac, avec des surlargeurs permettant la réalisation à venir d'un axe cyclable entre Agen et Layrac ;**
- la réalisation d'une voie verte sur le pont-route de la RD 114, au nord de Caudecoste, afin d'anticiper la création d'un axe cyclable entre Caudecoste et le canal latéral à la Garonne.

Ce rapport de demandes a été transmis en juin 2024 aux Préfets de Lot-et-Garonne, de Nouvelle-Aquitaine, d'Occitanie (coordinateur du GPSO), à la Présidente du Conseil départemental de Lot-et-Garonne, au Président du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, à SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, ainsi qu'à l'Agence GPSO, maître d'ouvrage du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (désormais LNSO).

Des accords de principes ont été communiqués par les différents Préfets, ainsi que le Conseil départemental de Lot-et-Garonne et le Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine. L'Agence GPSO a également répondu une réponse de principe, n'étant pas défavorable à cette anticipation dans la limite des contraintes liées au financement de ce grand projet ferroviaire.

**L'ensemble des documents est à retrouver sur la page Web** www.villeneuvois-a-velo.fr/lgv

## II — Nos demandes

Nous ne pouvons que constater que nos demandes n'ont pas été satisfaites pour l'heure, à la lumière de l'étude d'impact dans la PPVE.

### Un souterrain au droit de la voie ferrée Casteljaloux – Roquefort

L'ancienne voie ferrée de Marmande à Mont-de-Marsan a été reconvertie depuis 2021 en voie verte dénommée « So'Vélo » sur sa partie de Marmande à Pindères. Le schéma régional des véloroutes prévoit son prolongement jusqu'à Roquefort, afin de créer une véloroute d'intérêt régional reliant Marmande à Mimizan via Roquefort (cf. page suivante).

Villeneuvois à vélo demande en prévision de cette future véloroute, la réalisation d'un passage souterrain dans le talus de la future ligne à grande vitesse, au droit des emprises de l'ancienne voie ferrée.

Or, le cahier géographique n°5 montre que cette demande n'a pas été satisfaite. **Nous réitérons cette demande particulière** (cf. flèche).

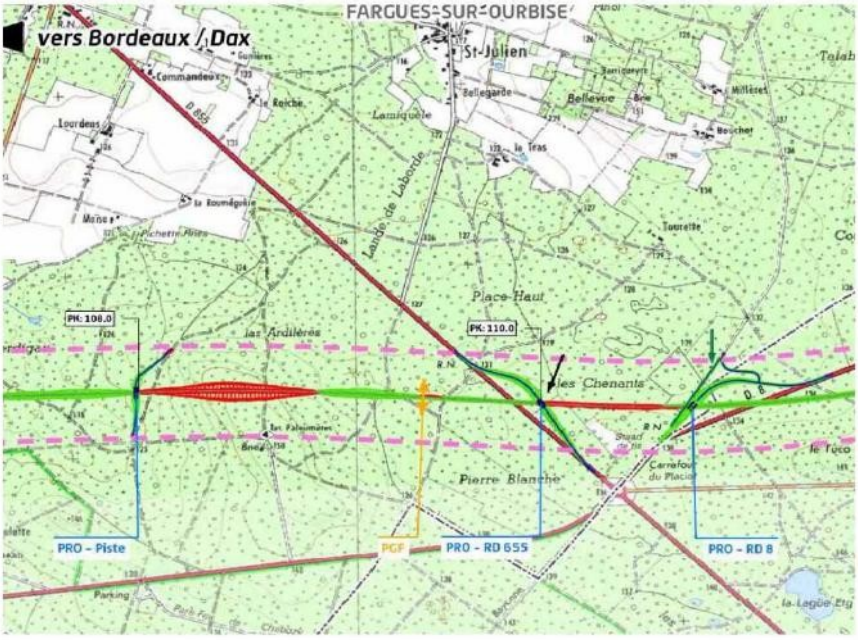


## Piste cyclable entre Fargues-sur-Ourbise et Barbaste

Le schéma régional des véloroutes et voies vertes prévoit la réalisation d'une véloroute reliant Casteljaloux à Nérac afin de créer un lien entre la So'vélo et l'Eurovélo 3 / piste cyclable de la vallée de la Baïse. À terme, en lien avec la véloroute précédente, cela permettrait de créer un lien direct entre le sud du Lot-et-Garonne et la côte Atlantique.

Si aucun tracé n'est encore proprement défini, il paraît nécessaire de prévoir que l'un des ponts reliant Fargues-sur-Ourbise à Pompiey dispose d'une surlargeur pour un aménagement cyclable séparé. Nous vous proposons ainsi deux choix :

- l'élargissement du pont-route sur la RD 655 et de ses rétablissements, afin d'y inclure la largeur pour deux voies automobiles + une voie verte de 3 m de large, séparée par des bordures ou une glissière béton GBA (**cf. flèche noire**) ;
- l'élargissement du pont-route sur la RD 8 et de ses rétablissements, afin d'y inclure la largeur pour deux voies automobiles + une voie verte de 3 m de large, séparée par des bordures ou une glissière béton — cette voie verte pouvant être amorcée depuis la *piste de Bayonne* dont le rétablissement routier se fait sur la RD 8, tandis que la piste pourrait se poursuivre avec une élévation plus importante jusqu'au pont-route **(cf. flèche verte)**.



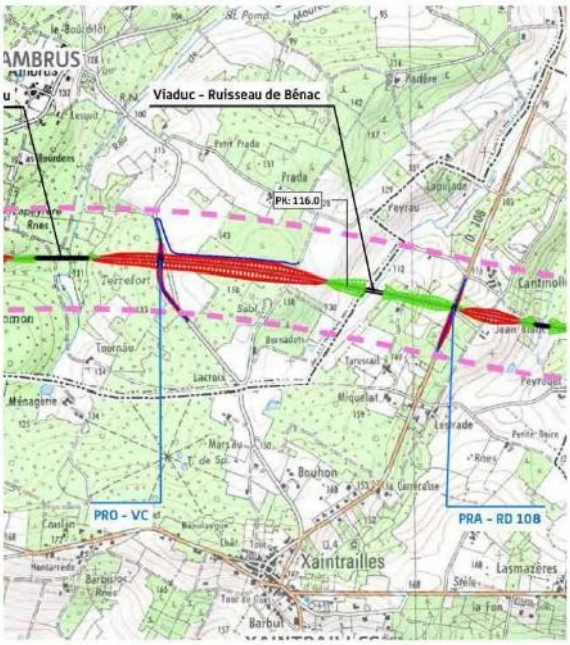

Seulement, aucune des considérations ne semble avoir été intégrée d'après le cahier géographique n°5. Le « circuit des Landes de Gascogne » est indiqué comme rétablissement par le pont-route sur LGV mais aucune indication ne semble être donnée quant à la configuration de ce pont-route.

**Villeneuvois à vélo demande la création d'une surlargeur piétonne et cyclable sur l'un des ponts.**

## Surlargeur sur le pont-rail de la RD 108 à Xaintrailles

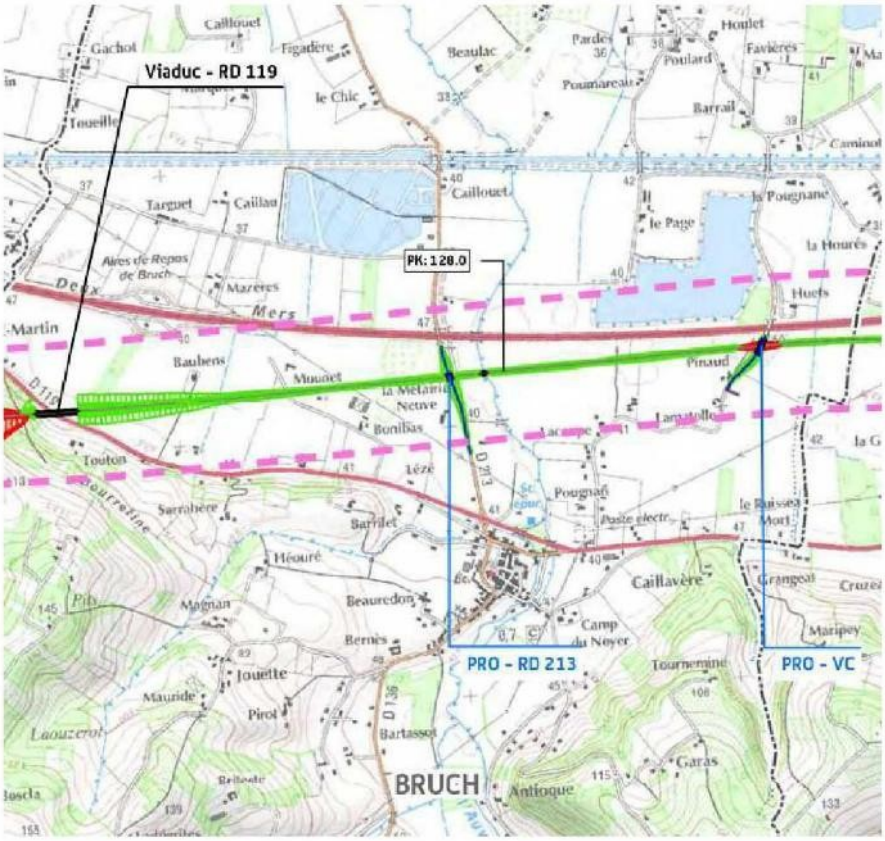
La RD 108 est l'axe départemental unique pour relier Xaintrailles à Buzet-sur-Baïse et le canal latéral à la Garonne. Si aucun projet d'infrastructure cyclable n'est prévu à court terme, il est toutefois demandé que le pont-rail réalisé pour passer au-dessus de cette RD, contienne une surlargeur de 4 mètres en prévision de la réalisation ultérieure d'une voie verte parallèle à la RD 108.

L'étude d'impact ne précise pas cette opportunité. **Villeneuvois à vélo demande que le pont-rail réalisé sur la RD 108 contienne sur une largeur de 4 m côté est permettant d'anticiper la création d'un itinéraire cyclable le long de la RD 108.**



## Piste cyclable de Bruch au canal latéral à la Garonne

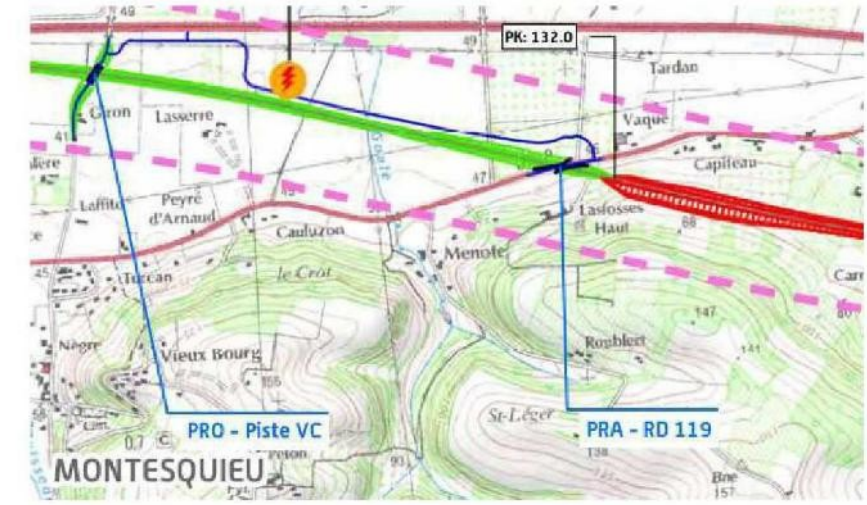
Le schéma cyclable d'Albret Communauté et le plan vélo du Plan Routes & Déplacements du Quotidien, porté par le Conseil départemental de Lot-et-Garonne, prévoit expressément la réalisation d'une piste cyclable entre Bruch et le canal latéral à la Garonne. Si le tracé exact n'a pas été défini, il ne peut qu'emprunter l'itinéraire de la RD 213, ou de la voie communale dite « route du Lac Bleu ». L'un de deux ponts-route devra être adapté en conséquence, avec une surlargeur permettant le passage d'une voie verte.



## Surlargeur sur le pont-rail sur la RD 119 à Montesquieu

La RD 119 dispose en tout point d'une surlargeur, qui pourrait un jour être utilisée pour la création d'une voie verte parallèle à la route. Le pont-rail créé sur la RD 119 devra conserver cette surlargeur, par une augmentation de la portée du pont-rail, afin de ne pas créer un point noir, bloquant la création d'une voie verte parallèle à la route.

**Villeneuvois à vélo demande que le pont-rail sur la RD 119 soit large de 4 mètres en plus de la seule emprise routière, afin d'anticiper la création d'une voie verte parallèle à la route.**






## Rétablissements routiers du secteur agenais

Le secteur n°7 autour d'Agen est celui qui doit être au centre de tous les attentions compte-tenu des forts enjeux pour les mobilités douces dans ce secteur urbanisé, de la construction d'une nouvelle gare LGV et des opportunités créées par la re-modélisation du réseau viaire en lien avec la création de la LGV.

D'ores-et-déjà, le dossier « *Paysage, patrimoine culturel, tourisme et loisirs* » est incomplet quant au réseau cyclable : des voies vertes récemment créées, comme celle d'Agen à Moirax, ou celle du pont de Camélat, n'y figurent pas. Cette erreur doit être corrigée pour les phases suivantes.

L'étude d'impact pour l'autorisation environnementale ne précise pas les dimensions et caractéristiques des voiries recréées et déviées par la LGV autour d'Agen et Layrac.

**Villeneuvois à vélo rappelle à la maîtrise d'ouvrage que toutes les voiries créées et recréées doivent être conformes aux articles L 228-2 et L 228-3 du Code de l'Environnement, disposant :**

> *« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. »*

Ainsi, l'intégralité des voiries modifiées doivent être suffisamment larges afin de proposer des aménagements cyclables conformes au Code de l'Environnement, ce qui n'a pas été le cas de voiries locales sur le projet des Aménagements Ferroviaires du Sud de Bordeaux, par exemple (cf. avis de Vélo-Cité Bordeaux Métropole à l'enquête publique environnementale). La caractéristique que des voiries modifiées ne contenaient pas d'aménagements cyclables auparavant n'influe en rien sur l'obligation de réalisation d'aménagement cyclable sur une voirie rénovée.

Cette obligation est encore plus nécessaire compte tenu des enjeux de la création d'une liaison cyclable efficace entre le centre-ville d'Agen et la gare Agen TGV, qui passera nécessairement par la RD 119.

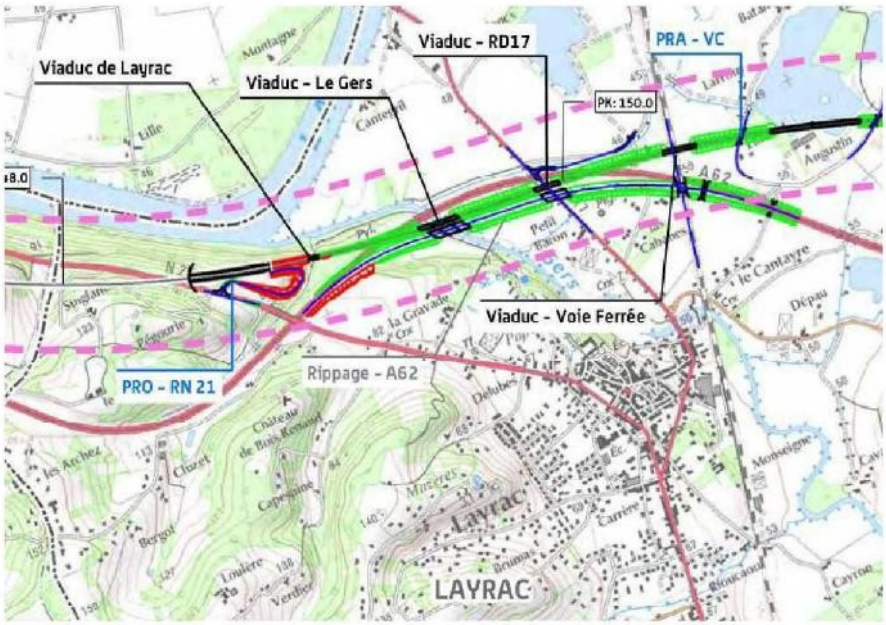
Nous nous tenons à la disposition de la maîtrise d'ouvrage pour échanger longuement et techniquement sur les aménagements cyclables à créer sur les voiries déviées.

## Aménagements autour de Layrac

Autour de Layrac, la Ligne à Grande Vitesse doit emprunter l'emprise de l'actuelle autoroute A62, qui doit ainsi être ripée plus au nord. Cette opportunité unique de reconstruction de l'autoroute doit permettre de combler les erreurs du passé quant aux ouvrages d'arts réalisés selon la seule emprise routière, tuant toute possibilité d'aménagement cyclable entre Agen et Layrac.

Pour cela, **Villeneuvois à vélo demande la reconstruction des ponts autoroutier et ferroviaire de l'A 62 et de la LGV, au nord de Layrac, avec des surlargeurs permettant la réalisation à venir d'un axe cyclable entre Agen et Layrac.** Ainsi, les viaducs réalisés sur la RD 17, à la fois pour l'autoroute A 62 et pour la LGV, doivent tous deux prévoir une surlargeur de 5 mètres (3 m de voie verte + 2 m d'espace tampon végétalisé) pour le passage d'une future voie verte. Cette surlargeur est essentielle pour cet axe cyclable, afin d'éviter d'être une discontinuité forte de l'axe Agen – Layrac.

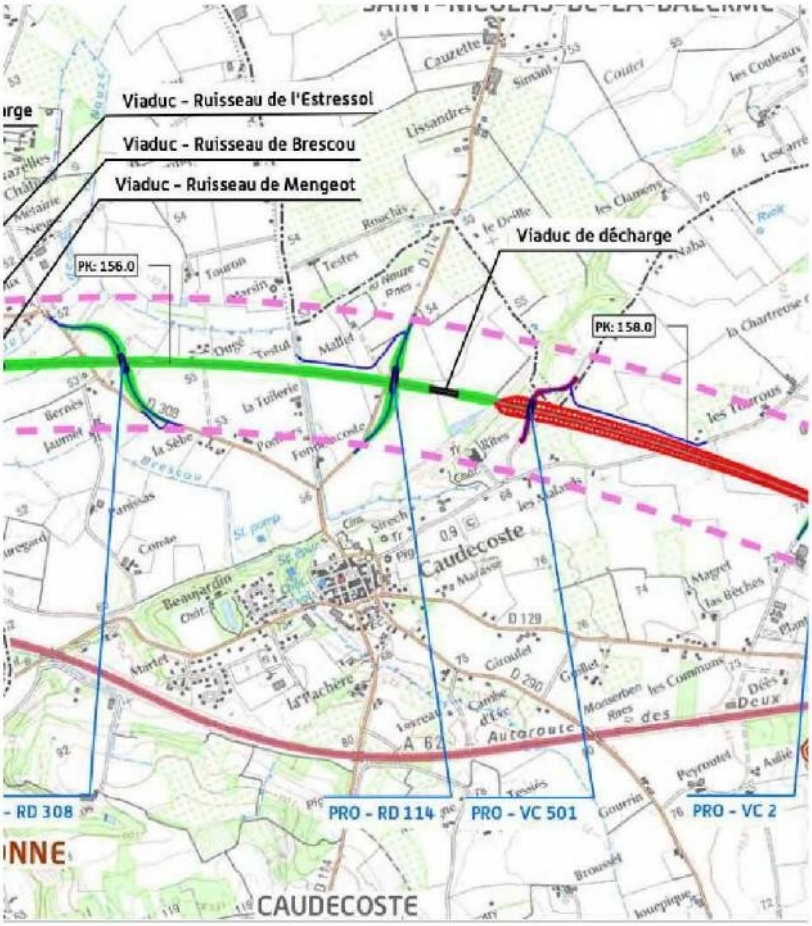
Les présents documents attachés à la PPVE ne présentent toujours aucune décision quant aux aménagements routiers réalisés autour des LGV et autoroute déplacées. Ces dispositions doivent être précisées.



## Surlargeur sur le pont-route sur la RD 114 à Caudecoste

La LGV va intercepter trois axes importants vers Caudecoste : la RD 308, la route communale de Saint-Nicolas, et la RD 114. Seules les deux départementales seront rétablies, alors que le trafic cyclable emprunte plus la route communale, qui possède un moindre trafic. La RD 114 deviendrait alors le seul axe permettant de rejoindre Caudecoste depuis le canal latéral à la Garonne.

En prévision de la réalisation d'un aménagement cyclable le long de la RD 114, une surlargeur de 3,5 m (3 mètres de voie verte + bordure et glissière) devra être prévue sur le pont-route de la RD 114, au nord de Caudecoste. Par ailleurs, il serait bon d'anticiper et de réaliser cette voie verte, le long de la RD 114 reconstruite, sur le talus prévu. Cette voie verte sera alors temporairement discontinue, mais cela permet de sécuriser tout de même piétons et cyclistes, dans l'attente de la réalisation complète de l'itinéraire par le Conseil départemental de Lot-et-Garonne ou la mairie de Caudecoste.



## III — Proposition de réutilisation des emprises travaux pour une nouvelle véloroute

À la suite des échanges dans le cadre de la concertation pour l'insertion du grand projet ferroviaire du sud-ouest dans le territoire, **Villeneuvois à vélo propose à la maîtrise d'ouvrage un pas de côté** visant à faire de cette LGV un outil utile pour les mobilités douces du quotidien : la création d'une véloroute le long de la LGV, par les chemins d'accès aux travaux et d'exploitation créés.

L'inspiration vient de la société OC'VIA, créée dans le cadre du partenariat public-privé visant à la création de la LGV dite CNM, contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier. La société a ainsi créé, comme compensation environnementale aux travaux et engagement auprès de RFF, une véloroute de 32 km composée d'une bande roulable en enrobé de 3 m de large et de 2 bandes enherbées latérales de 0,50 m de large, calée au niveau du terrain naturel y compris dans les zones inondables traversées par le tracé[1]. Celle-ci utilise des voies existantes, des voiries neuves et des voies vertes créées sur les routes de desserte du chantier. Cette véloroute, dont beaucoup pensait qu'elle serait inutilisée, est désormais inscrite dans le schéma cyclable départemental du Gard.

Nous proposons ainsi ici une réalisation similaire à partir des voiries de chantier et délaissés de la nouvelle ligne à grande vitesse. Cette véloroute pourrait ainsi relier utilement Casteljaloux / Pindères à Feugarolles / Viannes, remplissant ainsi le rôle de la véloroute d'intérêt régional entre Casteljaloux et Nérac (voir plus haut). Alors que le Conseil départemental de Lot-et-Garonne, et le schéma régional des véloroutes prévoient un itinéraire cyclable entre Casteljaloux et Nérac, le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest constitue ainsi une opportunité rêvée de réaliser un aménagement cyclable à faible coût, car intégré dans les travaux du GPSO (même si le financement pourrait être régional également). Plus à l'est de Nérac, cette véloroute (moins nécessaire, compte tenu de la proximité avec le canal) serait un itinéraire cyclable de proximité jusqu'au technopôle Agen-Garonne. À l'ouest de Casteljaloux, cette véloroute pourrait rejoindre Bernos-Beaulac et ainsi permettre une connexion entre la So'Vélo et la piste cyclable Langon – Captieux, faisant également un lien cyclable vers la nouvelle halte TGV Sud-Gironde sur la commune d'Escaudes.

Cette proposition permettrait de satisfaire également aux enjeux de réutilisation des emprises travaux du chantier, qui ont un fort impact environnemental. Par la réutilisation de ces emprises dans un cadre vertueux, le défrichement et l'artificialisation des terres impliquées par le projet seraient également utiles pour des trajets locaux quotidiens, « compensant » l'impact environnemental et sur le cadre de vie du projet LNSO.

Villeneuvois à vélo se tient à la disposition de la maîtrise d'ouvrage pour toute question sur cette idée, que nous soumettrons également à la Participation sur le Projet et sur l'insertion de la LNSO dans son époque.

---

1 Voir https://spielmann-chirino.com/veloroute-contournement-de-nimes-et-de-montpellier/ et https://www.af3v.org/une-veloroute-le-long-dune-ligne-a-grande-vitesse-dans-le-gard/ La véloroute est disponible sur https://www.openstreetmap.org/relation/8611793

# Maria de los angeles - Pompéjac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:38:57
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Dette écologique

**Contribution :**
Les incidences résiduelles dues aux travaux ainsi que la dette écologique sont aujourd'hui impossibles à évaluer.- aucune carte ne montre clairement les impacts résiduels- la méthode de calcul de la dette écologique n'est pas fournie et cette absence totale des calculs rend cette dette écologique invérifiable.Les fonctions écologiques détruites (zones humides, continuités écologiques)ne sont même pas prises en compte.Non à un projet destructeur et mal évalué ! Non au projet LNSO !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Leduc Christian - Loubens

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:40:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** le gouvernement recherche des économies
**Contribution :**
Bonjour, A l'heure où le gouvernement cherche à faire des économies, il est indispensable de renoncer à ce projet coûteux en mise en place ET ÉGALEMENT en fonctionnement : un TGV consomme 4 fois plus d'énergie pour sa traction lorsqu'il roule 2 fois plus vite.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Valérie  - Marmande

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:42:50
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable à la LGV
**Contribution :**
Contre la destruction d’un paysage, de sa faune sauvage. Contre le morcellement de la vallée du Ciron. Contre l’absurdité d’un projet à l’utilité discutable et le rejet de solutions alternatives.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Leduc Christian - Loubens

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:43:12
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** gaspillage d'énergie
**Contribution :**
Bonjour, la très grande vitesse provoque un gaspillage d'énergie alors que celle-ci est une ressource précieuse.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# RHE Olivier - Saint-Michel-de-Rieufret

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:45:03
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** PPVE - Constat sur méthode du Prefet de région - Prise en compte réels des avis défavorables à cette demande d'autorisation de détruire
**Contribution :**
Monsieur le Préfet de Région, monsieur le Préfet de Gironde, monsieur Guyot, Ce type de Registre numérique est une mauvaise scène de plus pour la dite démocratie, la dite participation du public dans cette pièce de théâtre LGV-GPSO-LNSO.Tout est fait pour ne pas être informé, pour ne pas participer :  * panneau physique sur des routes de campagne à 80 km/h avec écriture en minuscule

caractère. * registre purement numérique pour - laisser de coté la génération de nos anciens connaissant très bien les territoires - laisser de coté les personnes non équipés de numérique ou technophobe (mettre en // avec la phobie administrative de certains politiciens) * 30 000 pages à consulter en 1 mois * aucune synthèse par commune - des surfaces détruites par typologie (forêt, zone humide, prairie…) pour cette 1ère autorisation environnementale - des espèces, quantités estimatives détruites (faunes, flores… par cette 1ère autorisation environnementale - des dites ERC mais aussi des compensations sur la commune qui sont à réaliser pour débuter vos destructionsVous définissez les règles de cette participation, vous êtes l'arbitre, vous êtes le donneur d'ordre du projet et vous décidez de l'approbation de cette autorisation environnementale…le tout sans aucun contre-pouvoir. Désolé pour ce langage mais le « foutage de gueule » est bien là.La dernière enquête publique pour l'AFSB, faite c'est un hasard, en plein été, en est un exemple.Votre communiqué indique « L'enquête publique a enregistré plus de 2 800 contributions. Au total, ce sont près de 13 000 personnes qui ont consulté les documents mis à disposition, témoignant de l'intérêt des girondins pour ce projet »Il serait bon de pondérer ces 2800 contributions avec les 2340 communes des habitants que sont touchés par la TSE sur leur taxe foncière. Vous ne trouvez pas cela un peu léger en nombre ?2800 contributions pour des millions de personnes concernées. Vous savez pourtant nous trouver, nous les millions de citoyens pour les prélever de la TSE. Comment se fait-il que vous n'avez pas envoyé un courrier annonçant cette enquête ?Votre phrase « témoignant de l'intérêt des girondins » est très osée. Quand on consulte vos pages vous en déduisez donc que tous les girondins ont une « attention favorable, bienveillante » sur ce projet !Et pour finir sur cette enquête, afin de rendre au plus vite invisible les mécontentements, les solutions alternatives proposées, les destructions… vous supprimez toutes ces contributions en ligne.Le but n'est il pas d'étouffer les arguments qui ne sont en phase avec votre ligne au plus cite… drôle de démocratie !Vous avez quasi tout le scénario en main et les levées de finances pour influencer ce scénario, ce projet.Vous appliquez parfaitement « La fabrique du consentement ».Vous commandez par exemple une enquête à l'Institut Odoxa sur l'opinion publique sur la LNSO. Des questions bien orientées, bien égo-centrées, du type, êtes vous favorable à jouir d'une villa neuve … sans aborder le montant du crédit, le fait que le jardin du cousin va être rasé… la réponse est donc ? Par contre, vous avez été complétement aveugle des écrits des citoyens lors des actes précédents. L'enquête publique de 2014 reçue par votre prédécesseur était sans ambiguïté pourtant.https://www.sudouest.fr/economie/transports/lgv-bordeaux-toulouse-et-bordeaux-dax-avis-negatif-de-la-commission-d-enquete-7927169.phpMais vous êtes également sourd de l'avis défavorable du Conseil national de la protection de la nature (CNPN), du syndicat du Ciron en 2025 mais également de certaines entités politiques comme la Cour des Comptes qui a publié le 23/10/2014, un rapport sanglant sur les limites de pertinence de la grande vitesse ferroviaire.Du coup Monsieur Le préfet, il faut analyser votre CV (supervision de la Société du Grand Paris/des Grands Projets avec création d'une TSE, Préfet de la Région Occitanie ) pour comprendre toute cette énergie pour aller au bout de cette pièce de théâtre et finir votre carrière.Vous avez du tisser des liens forts avec les politiciens favorables aux grandes infrastructures (Président(e) de Région, avec les sociétés du BTP…) mais beaucoup moins avec ceux proposant des solutions alternatives (Maires de terrain, habitants utilisant le TER… sans parler des derniers de cordées).La stratégie de l'A69 paraît vous inspirer et être dans votre scénario : détruire vite et beaucoup lors de cette 1er phase d'investigation préalable afin de justifier l'irréversibilité du projet. Les sondages géotechniques sont déjà en-cours le long de nos départementales avant même la fin de cette enquête !SI vous souhaitez passer toujours plus en force, n'être jamais à l'écoute des élus de terrain, des habitants, des citoyens lors des enquêtes publiques (https://www.sudouest.fr/economie/lgv/lgv-bordeaux-toulouse-dax-28-associations-et-230-elus-demandent-la-suspension-de-la-consultation-publique-26755498.php)mais seulement des élus de l'oligarchie, qui rêvent du luxe de la vitesse pour l'Europe alors malheureusement ce ne sera plus des mots, des réunions dans les communes…d'autres sortes

d’expressions apparaitront.Il s’agira de l’expressions des éco-terroristes comme vous aimez les appeler mais aussi d’autres tensions qui binariseront un maximum le sujet.Cela fait peut-être parti d’une des scènes de votre scénario pour avancer dans le projet.Plus le pouvoir se sent en danger (pas de majorité, peu de vote…), plus il se durcit.Les citoyens modérés ne sont pas dupes. Ils ont suivi votre méthode dans les médias en octobre 2024 à Lerm et Musset lors des conférences contre ce projet mortifère : hélicoptère toute la nuit, 4500 véhicules et 5900 personnes contrôlés, interdiction de toute manifestation...drôle de démocratie !Agirez-vous avec toujours plus de mépris, de force comme à Sainte-Soline ou comme à Sivens ou cela s’est terminé par un mort ? Je vous rassure les gens ne sont pas opposé aux trains, ni aux investissements. Ils veulent juste des choix cohérents avec nos finances et nos dettes.Ils veulent juste des choix avec les infrastructures existantes pour l’intérêt d’un grand nombre au quotidien et non pas d’un petit nombre de manière épisodique. Ils fatiguent de vos injonctions contradictoires sur la biodiversité, la préservation des zones humides, du gain potentiel en C02 dans X décennies…Il est encore temps de bifurquer vers une des alternatives qui sera moins couteuse et plus rapidement mise en place pour améliorer la connexion à l’Espagne.N’oubliez pas que vos supérieurs sont plus que affaiblis, ils représentent peu de citoyen et sont loin d’une majorité suite aux dernières législatives. La période pousse donc à temporiser, à s’assouplir et non pas à accélérer, à se rigidifier.Vos soutiens sont de plus en plus flous pour un tel projet de luxe.Il serait bon de ne pas contribuer à la fabrique des extrêmes par un nouveau passage en force sur ce sujet, sur cette PPVE, sur l’ignorance de nos contributions majoritairement défavorables à cette autorisation de détruire.Bien cordialement
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# barreyre nathalie - Saint-Cloud

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:45:04
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre le projet de nouvelle ligne bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Je suis défavorable à ce projet pour préserver l’environnement, la faune et la flore, la qualité de vie des riverains Notre territoire a suffisamment de lignes ferroviaires Et nous avons davantage besoin d’air pur, de calme , de qualité de vie que d’une nouvelle ligne qui va morceler, abîmer, détruire des parcelles entières
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Corinne - Villenave-d'Ornon

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:46:08
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Préservation du Ciron
**Contribution :**
Nous nous devons de préserver la biodiversité de cette zone extraordinaire, la faune, les hêtraies et tout ce qui en découle. Étudions les alternatives avant de saccager l’existant. Je suis contre ce projet !!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Leduc Christian - Loubens

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:46:16
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** les forêts rasées disent non à la LGV

**Contribution :**
Les forêts rasées pour le passage de la LGV captaient le CO2. La LGV est un contre-sens écologique.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# meric Gaspard - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:46:29
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable au projet GPSO **Ciron**
**Contribution :**
Bonjour,Je trouve le projet de la nouvelle LGV Bordeaux Toulouse une honte environnementale et financière. Ce projet ne profitera pas aux habitants de la vallée du Ciron, bien au contraire, il est voué à détruire le paysage unique des sites traversés. Ce projet est écologiquement absurde, il saigne le territoire sur son passage posant de graves problèmes aux espèces endémiques comme les hêtres de la vallée et à la faune qui sera confronté à cette monstrueuse frontière physique.Les habitants, chasseurs, vttistes randonneurs et autres usagers de la nature seront eux aussi confrontés à cette ligne et devrons faire des détournements inutiles et non naturels pour se deplacer sur le territoire. Dois je rappeler que nous habitons sur le territoire et non les utilisateurs de cette ligne ferroviaire qui ne sera utilisée que pour une minorité d'entre nous majoritairement les citadins.Pour finir et un sujet pas de moindre en ce moment:Le coté financier... on en parle? Qui va payer? À une époque ou la region n'a pas un rond pour aider les communes de la Nouvelle Aquitaine, à une époque où la France n'a jamais était aussi endettée, où l'éducation et la santé ont des coupures drastiques de budgets? Comment osez-vous proposer un tel projet?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Antoine - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:46:58
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Un projet destructeur environnementalement, socialement et économiquement
**Contribution :**
J’émets un avis défavorable.Le projet va détruire l’environnement. C’est un fait. Nul ne peut le contester. Il va détruire et la loi peut malheureusement laisser de telles choses arriver. Mais il faut tout de même que plusieurs conditions soient remplies : Qu’il n’y ait pas d’autres solutions…. Or Il y a d’autres solutions que la rapidité pour faire circuler les gens (la rapidité n’est pas un moyen de défendre un moyen de transport par rapport à un autre, surtout quand on parle environnement). Il y a des voies déjà existantes qui n’attendent que d’être rénovées ou revalorisées pour faire des trajets à vitesse bien suffisante.S’il y a un intérêt publique majeur…. Y a-t-il un intérêt majeur à gagner 15 min pour des hommes et des femmes, dans une journée, quand on va détruire ce que la nature a mis tant de temps à construire pour nous accueillir ? Ou détruire ce qu’un agriculteur a mis des années à mettre en place pour trouver son équilibre. Est-ce que cela vaut 15 min de gain de temps ? Est-ce que tout un chacun est prêt à gagner 15 min pour voir son environnement se détériorer, les nuisances s’accumuler ?Enfin il faut que l’écosystème des populations d’espèces protégées, perturbées par la destruction, soit maintenu dans un état de conservation favorable. Peuvent ils être maintenu lorsque notre impact est immédiat alors que la nature met des années à trouver son équilibre. Les mesures compensatoires sont insuffisantes et parfois éloignées du site de perturbation (cela compromet la continuité et la cohérence environnementale).… mais bien au-delà de ça, pensez-vous réellement que l’on peut compenser la nature ? Ces mesures compensatoires sont à la hauteur de vos projets. Des mirages du pouvoir !!!Pourquoi se hâter dans les consultations publiques et dans le démarrage

des travaux, lorsque le projet GPSO à déjà 15 ans, et ne cesse de montrer ses failles. Projet archaïque, imposé à une population qui s'oppose et qui sait très bien qu'elle ne pourra plus lutter, ni guérir lorsque la nature aura déjà subi ses premières blessures. Pourquoi se hâter si ce n'est pour nous contraindre, nous tordre, nous pointer du doigt.Multiples sont les projets qui, une fois commencés, montrent leurs failles environnementales. Pourquoi se hâter de faire des erreurs dont on ne peut plus réparer les plaies ?N'en avons-nous pas marre de piétiner dans les dépenses qui détruisent environnementalement, économiquement et socialement cette France ? Est-il nécessaire de payer un nouvel impôt pour détruire un peu plus notre territoire ?J'espère que ces mots sauront porter mon avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Leduc Christian - Loubens

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:51:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** La LGV ne me sera d'aucune utilité
**Contribution :**
La LGV ne me sera d'aucune utilité : habitant Loubens, je suis très éloigné d'une éventuelle future gare TGV. Je mettrai donc plus de temps à me rendre à Toulouse par ce moyen de transport qu'actuellement.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Leduc Christian - Loubens

**Date de dépôt :** Le 25/11/2025 à 23:55:02
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les priorités d'investissement ne sont pas les LGV
**Contribution :**
Les priorités d'investissement ne sont pas des lignes nouvelles pour trains à grande vitesse. C'est plutôt une réponse urgente aux besoins de services publics en zone rurale, de santé, d'éducation et d'amélioration des lignes quotidiennes de transports collectifs.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# SALANE Pierre - Aiguillon

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 00:03:31
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation de cette consultation électronique et dénoncer l'absurdité de ce projet de LGV Bx-Tlse
**Contribution :**
Cette consultation électronique est inacceptable car elle prive les personnes sans ordinateur, ou en difficulté avec l'informatique, de s'exprimer sur ce projet de LGV.La seule raison de ce projet est d'aller plus vite de Toulouse à Paris, sans s'arrêter si possible, et en ignorant toutes les conséquences d'une telle infrastructure.Faire gagner des minutes à des personnes qui ont les moyens financiers de se payer des voyages, car le train est cher, au mépris des zones traversées (atteintes très graves à l'environnement, destruction de zones humides, gaspillage de granulats, gaspillage d'énergie, gaspillage financier,..) et qui ne pourront que le regarder passer est insupportable.Une telle fragmentation des territoires serait catastrophique, pour les habitats, pour la biodiversité, pour les masses d'eau qui ne pourront plus communiquer.Les études ignorent le Pélobate cultripède, espèce nocturne discrète, encore présente en Lot et Garonne, mais très

fortement menacée de disparition à cause des activités humaines.Pour conclure sur l'absurdité d'un tel projet en 2025 il suffit de constater la dégradation régulière de la ligne existante Bordeaux-Toulouse (retards, pannes de signalisation, insécurité des passages à niveaux, absence de voies d'échappement pour laisser passer des trains plus rapides, gares fermées,..) pour exiger de financer des travaux importants afin d'améliorer le confort et la sécurité des trains du quotidien (travailleurs, élèves, déplacements administratifs ou médicaux,..) mais aussi pour permettre au TGV de circuler à une Grande Vitesse (GV), satisfaisante pour des déplacements d'aujourd'hui.NON à cette LGV dévastatrice Bordeaux-Toulouse (LNSO), OUI au TGV sur les voies SNCF existantes Bordeaux-Toulouse, améliorées, sécurisées et entretenues.Pierre SALANE (Président SEPANLOG)
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Cécile - Marimbault

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 00:04:44
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Budget
**Contribution :**
Je dépose un avis défavorable.Alors que le gouvernement cherche des économies, la LGV est un projet écocidaire et pharaonique à 14 milliards d'euros (non réévalués).Donnons la priorité aux projets véritablement favorables à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et modernisons les lignes ferrées existantes
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Gorostiaga Yoann - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 00:04:54
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ce projet de LGV n'a pas de sens dans sa forme actuelle et ne devrait pas être autorisé en vue de toutes ces incertitudes et incohérences
**Contribution :**
Le projet de LGV semble difficile à justifier, car ses impacts sur l'environnement sont importants avec des bénéfices très limités, pour un nombre de français aussi limité qu'hétérogène. Il détruira des milieux naturels, coupera des zones écologiques essentielles et perturbera durablement la faune et la flore. Ces effets vont clairement à l'encontre des objectifs actuels de protection de la biodiversité, de lutte contre l'artificialisation des sols et de lutte contre le réchauffement climatique que c'est donné notre pays. De plus, le projet est basé sur un modèle de transport énergivore et centralisé, totalement obsolète en vue de nos objectifs de transition écologique (Stratégie Nationale Bas Carbone qui impose une réduction par deux de notre consommation totale depuis 1990 en 2050). Sans même tenir compte de l'état actuel de nos finances publiques, le projet n'a aucun sens sur le plan économique et social. Les gains de temps resterons faibles et ne concerneront qu'une petite partie des voyageurs, alors que le coût du projet sera très élevé, et impactera directement les contribuables à proximité de la ligne. Des solutions plus simples et moins coûteuses existent, comme moderniser les lignes actuelles, améliorer les trains du quotidien ou renforcer les dessertes régionales. Ces dernières répondent mieux à nos besoins tout en limitant les impacts négatifs du projet.Face aux incertitudes, aux analyses incomplètes et aux alternatives moins dommageables, je considère que ce projet de LGV n'a pas de sens dans sa forme actuelle et ne devrait pas être autorisé. Arrêtons la course effréné à la vitesse et la performance dans un monde qui s'essouffle. Prenons le temps de réfléchir à nos besoins essentiels pour un monde plus juste, plus sobre et plus heureux.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Cécile - Balizac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 00:05:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable
**Contribution :**
LGV inutile qui va détruire tout un écosystème. C'est une honte
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Françoise - Balizac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 00:08:38
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable
**Contribution :**
Cette LGV ne doit pas être construite. C'est n'est que la festruction de la nature pour rien
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Céline - Blanquefort

**Organisme :** Collectif du bois vert
**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 00:09:30
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation du projet GPSO au regard des impacts environnementaux
**Contribution :**
Ce projet va encore bétonner et fracturer les milieux naturels, détruire des zones humides, des espèces protégées .- avis très sévère de l'autorité environnementale : diagnostic écologique incomplet, démarche ERC (éviter, réduire, compenser) non abouties - bref tout cela contribue encore une fois à détruire nos écosystèmes et la biodiversité dont nous dépendons, nos décideurs devraient impérativement se former aux enjeux des 9 limites planétaires (en ligne sur le site du gouvernement).Il est inconcevable de toucher à des écosystèmes tels que la vallée de Ciron, ce « Lascaux de la biodiversité » avec une hêtraie datant du glaciaire ! Le moindre morcellement va déstabiliser tout l'équilibre écologique.La ligne existante pourrait être modernisée pour 4 fois moins cher : ce projet va engloutir 18 milliards d'euros.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jean-Claude - Pompéjac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 00:11:57
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** les mesures compensatoires
**Contribution :**
Je suis particulièrement attaché à la sauvegarde de la vallée du Ciron dont je suis riverain. Ce projet est une aberration écologique et humaine. Il contribuerait à détruire le fragile équilibre écologique de cette vallée et une grande partie de son patrimoine exceptionnel.Des organismes territoriaux tel que le syndicat de la vallée du Ciron, des communes, des associations, l'INRAE œuvrent sans relâche pour préserver, développer faire connaître cette richesse unique, et cela depuis des décennies.Il n'est pas envisageable que toute cette histoire, tout se patrimoine naturel, culturel, humain soit rayé d'un simple coût de crayon par des individus qui n'ont aucune idée de ce qu'ils vont détruire.Il n'y a pas de compensation possible à cette destruction d'autant plus que le pétitionnaire est incapable de recenser correctement les espèces concernées et la biodiversité réelle.  Les sites de compensation ne sont ni

sécurisés ni clairement décrits.Les délais annoncés (10 à 30 ans) sont irréalistes pour retrouver des milieux fonctionnels.La stratégie ignore la fragmentation écologique, pourtant l'un des impacts majeur du projet.Je m'oppose à la demande d'autorisation environnementale relative aux investigations préalables à la réalisation de la LNSO.entre Bordeaux et Toulouse.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BOUTET JEAN YVES - Préchac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 00:13:56
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** avis sur enquête publique environnementale AFSB
**Contribution :**
Participation du public par voie électroniqueRéponse association Ciron Bien Commun(Délibération du Conseil d'Administration du 13 novembre 2025) - 1/31) CBC – Présentation – Objet social et légitimité de l'intérêt à agirCiron Bien Commun (CBC) est une association déclarée dont l'objet statutaire est notamment la défense, la protection, la préservation et la valorisation du bassin versant du Ciron, de sa vallée, de sa biodiversité, de ses zones humides, de la gestion équilibrée de l'eau, ainsi que de son patrimoine naturel, culturel et paysager, considérés comme un bien commun.Elle agit également pour la protection des droits de la vallée du Ciron, tels qu'énoncés dans la Déclaration annexée à ses statuts : droit d'exister, de se développer librement, de se régénérer ; droit au respect de ses fonctions et de ses équilibres écologiques ; droit au maintien et à l'amélioration de la qualité des habitats terrestres et aquatiques, des espèces et des milieux naturels associés, en vue d'assurer un bon état écologique des eaux et des écosystèmes.Or l'association constate que ces droits, qui expriment des principes essentiels de préservation environnementale, sont directement compromis par le projet GPSO.Elle relève en outre que l'ensemble des volets constitutifs de la procédure environnementale – l'évaluation des impacts sur la vallée du Ciron, la qualité de l'étude d'impact, les conditions de participation du public, l'établissement de l'état initial, l'examen des mesures d'évitement puis de réduction, l'analyse des incidences résiduelles et de la dette écologique, la définition des mesures de compensation, ainsi que l'étude des solutions alternatives n'a pas été mené avec la rigueur, la précision et l'exhaustivité nécessaires.L'association en déduit que chacun de ces aspects, développés dans les sections suivantes, présente des insuffisances majeures susceptibles de conduire à un dommage écologique grave. Elle souligne également que ces atteintes ne concernent pas seulement des espèces protégées, mais une perte massive de nature ordinaire, une fragmentation majeure du territoire, une artificialisation durable des sols et des impacts paysagers particulièrement importants dans un site, patrimoine commun, d'intérêt écologique exceptionnel.2) L'impact du projet GPSO sur la vallée du CironLe tracé du projet GPSO traverse, dans la vallée du Ciron, la zone Natura 2000 « Vallée du Ciron », le champ de tir du Poteau et le champ de tir de Captieux. Sont concernés :3 espaces naturels sensibles (0,53 km²) ;8 ZNIEFF de type 1 et 2 ZNIEFF de type 2 ;Une ZICO (camp militaire du Poteau) ;6 habitats naturels et 11 espèces d'intérêt communautaire ;233 zones humides, représentant 74 hectares impactés (223 hectares seulement investigués) ;1,48 hectare au sein du site Natura 2000 ;17 cours d'eau de la vallée traversés.La vallée du Ciron abrite en outre la hêtraie du Ciron, patrimoine naturel remarquable et enjeu scientifique majeur pour l'étude de l'adaptation des espèces au changement climatique. Aucune analyse spécifique n'évalue sa sensibilité ni les effets potentiels des travaux sur son microclimat et ses équilibres écologiques.Le projet entraînerait par ailleurs une fragmentation majeure du territoire, avec coupure durable des continuités écologiques et impossibilité, pour plusieurs vertébrés terrestres, d'assurer la circulation génétique de part et d'autre de l'infrastructure, y compris pour des espèces emblématiques de la vallée. Ces impacts, pourtant déterminants dans une zone où les habitats forestiers, humides et rupestres forment un ensemble particulièrement cohérent, ne sont à aucun moment analysés dans le dossier.S'agissant des inventaires naturalistes, les dossiers

transmis ne précisent ni les dates de prospection, ni les durées d'observation, ni le nombre de prospecteurs. Il est donc impossible d'évaluer la fiabilité des inventaires et, par conséquent, l'impact brut du projet. Les naturalistes locaux, pourtant connus, n'ont pas été consultés et leurs connaissances de plusieurs années d'expérience sur le terrain n'ont pu être prises en compte (mycologie, entomologie, lichénologie,…).L'absence d'analyse des impacts bruts à partir d'un état initial complet empêche également d'apprécier la pertinence des impacts résiduels présentés et de vérifier la liste des espèces protégées faisant l'objet d'une demande de dérogation.3) Sur les insuffisances de l'étude d'impactLes impacts bruts sont présentés conjointement avec les impacts résiduels, sans cartographie dédiée ni synthèse lisible, ce qui empêche toute vision claire des enjeux.L'analyse fournie dans les tableaux est insuffisante et simplifiée à l'excès, au regard de l'ampleur des impacts annoncés.Aucune analyse recevable n'a été menée sur les habitats d'intérêt communautaire identifiés, et les espèces non protégées mais inscrites sur liste rouge ne sont pas prises en compte, en contradiction avec l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité prévu par l'article 69 de la loi de 2016.Les sondages géotechniques réalisés par le pétitionnaire apparaissent contraires aux recommandations d'une étude récente du CBNSA, notamment dans les secteurs sensibles.Le chapitre consacré aux "modalités de gestion transitoire des milieux" indique une destruction progressive et continue de plus de 1 000 hectares de milieux naturels sur une période probablement supérieure à cinq ans, sans évaluation des impacts cumulés de cette phase.Aucune analyse réelle des impacts cumulés avec les autres projets du GPSO n'est fournie, en contradiction avec les exigences de l'évaluation environnementale.4) Concernant la consultation du public par voie électroniqueLa consultation du public par voie électronique, limitée à un mois et organisée exclusivement en ligne, ne permet pas une participation réelle et éclairée au regard de l'ampleur du projet et du volume exceptionnel du dossier mis à disposition. Elle porte sur plus de 34 430 pages, ce qui rend matériellement impossible une prise de connaissance exhaustive dans un délai aussi restreint. Ces conditions restreignent l'accès à l'information, d'autant plus dans les territoires ruraux où l'accès au numérique est limité, et ne bénéficient d'aucune médiation physique, en l'absence de commission d'enquête et de commissaire enquêteur.La durée de la consultation est fixée de manière discrétionnaire par le préfet, conformément aux textes qui régissent la procédure. Au regard de l'importance du projet GPSO et de la complexité du dossier, la fenêtre d'un mois apparaît manifestement insuffisante.L'association demande en conséquence la prorogation du délai de la consultation, afin de garantir une participation conforme à la Convention d'Aarhus et au Code de l'environnement. Cette demande porte exclusivement sur un allongement du délai, afin de permettre au public d'examiner utilement l'ensemble des documents et de formuler des observations éclairées..../... voir suite contribution p. 2/3
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Stoplgv47 - Agen

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 00:14:57
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Jean DIONIS signe la suppression des trains grandes lignes à Agen Centre Ville, sans avoir lu le dossier.
**Contribution :**
Sur le format - illégal - de la PPVE, les délais déraisonnables, et l'incomplétude du dossier :Comment est-ce possible, alors que Jean DIONIS, Maire et Président de l'agglomération d'AGEN, une des principales agglomérations impactées par ce projet de LNBT, déplorait cet été ne pas pouvoir étudier le dossier de 25 000 pages en 'seulement' 2 mois, que le public n'ait qu'un mois, et uniquement par voie électronique, pour donner son avis sur un dossier comptant désormais 34 430 pages et très impactant pour le département du 47 ? En effet, dans un avis signé de sa main le 09 septembre 2025, Jean DIONIS du SÉJOUR écrivait "Ce dossier comporte 25 000 pages. Bien que le volume soit

significatif, je comprends évidemment la nécessité de répondre avec précisions aux exigences réglementaires qui sont imposées pour un projet aussi important.Malgré tout, il aurait été intéressant, outre la synthèse technique, de prévoir également une présentation par secteur communal. Cela aurait permis d'identifier les enjeux environnementaux à l'échelle de notre territoire, sans avoir à les repérer dans cet épais document." (avis ci-joint, issu de la piece K2 page 190 du dossier mis en consultation) . Le Président de l'agglomération d'Agen, l'une des deux principales agglomérations appelées à financer ce projet de GPSO, indique donc clairement n'avoir pas pris connaissance du dossier de Demande d'Autorisation Environnementale au sujet duquel l'avis de la collectivité qu'il préside est sollicité et obligatoire.Il indique en outre de fait par ce courrier ne pas avoir fait procéder à une quelconque délibération de l'agglomération d'Agen à ce propos.Comment alors, les préfets, ont ils pu mettre à consultation du public, sous forme de 'participation du public par voie électronique' PPVE, illégale et de seulement 1 mois, ce dossier sans considérer là manquer de façon flagrantes aux obligations constitutionnelles et légales concernant le droit fondamental à l'information et à la consultation, sincère, du public concernant les décisions publiques impactant l'environnement ?Il est anticonstitutionnel, illégal et inacceptable que cette PPVE suive son cours, et que les préfets puissent imaginer signer à son terme, et dès ce 1er décembre 2025, une quelconque autorisation environnementale sans commettre à l'évidence un acte illégal et atteignant gravement à plusieurs libertés fondamentales.Sur les impacts négatifs de ce projet de Ligne Nouvelle sur l'environnement et sur la desserte ferroviaire du Lot-et-Garonne:Comment est-ce en outre possible que les préfets aient mis à consultation du public une demande d'autorisation environnementale prévoyant des destructions majeures et irréversibles sur l'environnement de nos territoires, alors que le projet ferroviaire lui-même n'ai à ce jour ni financé (avec des incertitudes très importantes sur les engagements de l'Etat et un retrait de l'Europe), ni précisé (avec désormais des annonces d'utilisation de la Ligne Nouvelle aussi pour les intercités). Ainsi, dans un article récent de Sud-Ouest en date du 19 novembre 2025, on apprend que la SNCF prévoit désormais de ne plus faire circuler de trains grandes lignes (ni TGV, mais ni non plus de trains intercités) sur les voies existantes, et, ce faisant, de ne plus desservir les gares de Marmande et de Agen Centre Ville, au profit du seul projet de gare nouvelle d'Agen TGV. https://www.sudouest.fr/lot-et-garonne/marmande/info-sud-ouest-lgv-bordeaux-toulouse-les-futurs-trains-intercites-pourraient-ne-plus-s-arreter-a-marmande-et-agen-ville-26722514.phpComment la raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM) de ce projet de Ligne Nouvelle Bordeaux Toulouse peut-elle alors être imaginée ne serait-ce qu'une seconde par M. DIONIS du SÉJOUR et par les préfets alors que cette Ligne Nouvelle se traduirait par une suppression des trains grandes lignes à Marmande et à Agen Centre Ville ? Comme souligné par l'Autorité environnementale (Ae) dans son avis inclus dans le dossier mis en consultation publique, l'impact négatif de cette conception de gares à l'extérieur des centre ville sur le report modal voiture individuelle vers train, n'est ici clairement pas présenté et encore moins mesuré. Il remet clairement en cause la RIIPM de ce projet. La suppression de la desserte grandes lignes de Marmande aggrave encore le cas.Outre le fait qu'il est incompréhensible que le président de l'agglomération d'Agen décide, sans délibération, de donner un avis favorable au démarrage de travaux ruineux pour la collectivité qu'il préside, sans avoir lu le dossier, et au détriment de la desserte ferroviaire de Marmande et d'Agen, comment imaginer que les préfets puissent avoir mis un tel dossier à consultation du public, de façon hâtive et illégale, dans l'intention de délivrer une autorisation environnementale à la SNCF, alors que ce projet va à l'évidence à l'encontre de l'intérêt général. En effet, au-delà des éléments signalés ci-dessus, comment comprendre désormais que la SNCF annonce soudainement vouloir faire rouler les futurs trains intercités Oxygène Bordeaux - Toulouse - Marseille sur la Ligne Nouvelle, sachant que les Oxygènes auront une vitesse maximale de 200km.h, et alors que tout l'argumentaire de la SNCF pour défendre la supposée nécessité d'une Ligne Nouvelle à grande vitesse, repose sur le prétexte qu'il serait indispensable pour la SNCF de pouvoir faire rouler des Trains à Grande Vitesse (TGV), pouvant rouler à plus de 320km.h, sur des voies

distinctes du reste du trafic pour éviter les conflits de circulation ? Ici, la SNCF vient annoncer exactement le contraire, et son intention de faire rouler sur de mêmes voies des trains pouvant rouler à des vitesses significativement différentes. Ceci démontre que le projet est loin d'être prêt et cohérent, et que toutes les recherches d'alternatives - pourtant obligatoire avant toute délivrance d'une autorisation environnementale - n'ont pas été recherchées. Si des trains intercités et tgv peuvent rouler sur une même voie (ce que la SNCF indiqué jusque-là comme impossible), alors il convient de ré-examiner la possibilité de faire rouler TGV et intercités sur la voie classique existante et à rénover en priorité.SUSPENSION IMMÉDIATE SINE DIE de CETTE PPVE ILLEGALE, et ABANDON du PROJET de Ligne Nouvelle

**Pièce(s) jointes(s) :**

Télécharger la pièce jointe originale (Avis-Agen-Retour à la consultation - demande d autorisation environnementale - LNSO 1764072193108.pdf)

Document : Avis-Agen-Retour à la consultation - demande d autorisation environnementale - LNSO 1764072193108.pdf, page 1 sur 1

AGGLOMÉRATION AGEN

**PREFECTURE DE LOT-ET-GARONNE**
Monsieur Daniel BARNIER, Préfet
Place de Verdun
47920 AGEN CEDEX 9

**Affaire suivie par : Aurélie PIAZZON**
**DGS - Direction générale des services**
**Tel : 05 53 69 68 86**
**Email : aurelie.piazzon@agglo-agen.fr**

**Numéro de chrono : n° 2025/D/03557**
**Objet : Retour à la consultation - demande d'autorisation environnementale - LNSO**

Agen, le 09 SEP. 2025

Monsieur le Préfet, Cher Daniel,

Vous avez bien voulu me transmettre le dossier de demande d'autorisation environnementale pour les investigations préalables à la Ligne à Grande Vitesse entre Bordeaux et Toulouse.
A compter de votre courrier du 10 juillet, vous m'indiquez vouloir recevoir mon avis dans un délai de 2 mois, soit pour le 10 septembre maximum.
Ce dossier comporte 25 000 pages. Bien que le volume soit significatif, je comprends évidemment la nécessité de répondre avec précisions aux exigences réglementaires qui sont imposées pour un projet aussi important.

Malgré tout, il aurait été intéressant, outre la synthèse technique, de prévoir également une présentation par secteur communal.
Cela aurait permis d'identifier les enjeux environnementaux à l'échelle de notre territoire, sans avoir à les repérer dans cet épais document.

J'émets néanmoins un avis favorable sans réserve sur cette demande d'autorisation environnementale.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en mes respectueuses salutations.

**Jean DIONIS du SÉJOUR**
**Président de l'Agglomération d'Agen**

AGGLOMÉRATION AGEN

Agglomération d'Agen
8, rue André Chénier - BP 90045 - 47916 Agen Cedex 9
Standard : 05 53 69 68 67 - site : www.agglo-agen.fr

# LOIRAT Coralie - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 00:14:59
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** AVIS DEFAVORABLE Ligne LGV Bordeaux Toulouse

**Contribution :**
Je formule un avis défavorable au projet de LGV Bordeaux–Toulouse / GPSO.Le dossier est illisible, volumineux (plus de 25 000 pages), opaque, fragmenté, sans cartographie synthétique claire et sans calendrier accessible, ce qui rend l'analyse difficile. Je dénonce également le choix d'une procédure de Participation du public par voie électronique (PPVE) de seulement 30 jours, sans commissaires enquêteurs, sans enquête publique classique — ce qui affaiblit la transparence, l'accès à l'information et la possibilité de contributions éclairées.Néanmoins, d'un point de vu environnemental, pourquoi détruire plus de milles hectares de forêt (dont une forêt vieille de 40000 ans, la vallée du Ciron) et de terres agricoles pour artificialiser, alors qu'il existe déjà une ligne ferroviaire ? En altérant les fonctions écologiques des sols, cette artificialisation entraîne une érosion de la biodiversité et une diminution du stockage de carbone, exacerbant ainsi les défis liés au changement climatique. Au-delà du milieu naturel, la LGV modifiera durablement l'agriculture, le foncier, les usages locaux, les paysages et la qualité de vie des habitants. Les effets cumulés, insuffisamment évalués, menacent l'équilibre des territoires traversés.Ce projet renforcera aussi les inégalités territoriales : bénéfices concentrés sur quelques métropoles, tandis que les communes traversées subissent les nuisances et n'auront pas accès facilement à cette nouvelle ligne ferroviaire.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Leduc Christian - Loubens

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 00:16:29
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** AVIS DÉFAVORABLE du Conseil National de la Protection de la Nature
**Contribution :**
Le Conseil National de la Protection de la Nature a rendu un AVIS DÉFAVORABLE le 9 septembre dernier !Le CNPN conclut que le dossier est très inabouti, imprécis et pas compatible avec les exigences de protection de la biodiversité, malgré l'ampleur des enjeux (223 espèces protégées concernées, habitats remarquables, zones humides, Natura 2000…).IL EST INDISPENSABLE DE TENIR COMPTE DE CET AVIS et aussi de l'avis des populations concernées !Mais l'État s'est déjà assis sur l'avis défavorable de la précédente enquête d'utilité publique. Cette nouvelle consultation ne serait-elle qu'un simulacre de démocratie ??
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BOUTET JEAN YVES - Préchac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 00:18:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** avis sur enquête publique environnementale AFSB
**Contribution :**
page 2/3 (suite) :5) Concernant l'état initiala) Insuffisance de repérage des zones humidesLes expertises pédologiques et hydro-géomorphologiques n'ont pas été menées sur la même aire d'étude que les expertises « flore-habitats ». Cette discordance méthodologique a rendu impossible l'identification exhaustive des zones humides présentes dans le périmètre.De plus, la méthodologie employée ne respecte pas les exigences du décret ministériel encadrant le repérage des zones humides, point soulevé à la fois par la CLE et par le rapport de l'OFB.Les experts estiment ainsi une sous-évaluation d'environ 29 hectares de zones humides, ce qui affecte directement l'analyse des impacts et la séquence « éviter, réduire, compenser ».b) Insuffisance de repérage des espèces protégéesCertaines espèces protégées, telles que l'agrion de mercure et le fadet des laîches, sont reconnues comme présentes sur le site, mais n'ont pas fait l'objet d'études spécifiques et approfondies.L'OFB relève également une prise en compte insuffisante des espèces liées aux

feuillus, notamment le grand capricorne, la cistude d'Europe, la salamandre tachetée et plusieurs coléoptères inféodés aux vieux bois, ce qui limite la portée scientifique de l'inventaire.Des difficultés de mutualisation des données au détriment des espèces forestières sont également signalées, ce qui réduit la fiabilité d'ensemble du diagnostic.Enfin, les sondages géotechniques réalisés en amont apparaissent en contradiction avec les exigences de précaution applicables dans les habitats sensibles, en particulier pour les zones humides et les espèces protégées concernées.La localisation des cistudes est correcte mais celle des sites de ponte est erronée, ce qui empêche d'apprécier la réalité des impacts sur ces espèces très sensibles, notamment dans la zone du "triangle".6) Concernant les formes d'évitementL'évitement prévu est extrêmement faible : 42 hectares évités sur plus de 1 000 hectares impactés (42 ha sur 1 158 ha selon d'autres données), avec des incohérences non expliquées dans les chiffres fournis. L'atlas cartographique est par ailleurs illisible et ne comporte aucune indication claire sur les habitats effectivement évités, ce qui rend toute vérification impossible.S'agissant des zones humides, seules 2 hectares sont évités sur les 74 hectares initialement impactés. Pour les espèces, l'évitement annoncé serait uniquement temporaire, limité à la durée des investigations, sans garantie de maintien dans la durée du projet.Le laps de temps entre les fouilles archéologiques et les travaux de défrichement, parfois plusieurs mois, crée un "temps mort" propice à la recolonisation des secteurs étudiés par des espèces protégées, sans qu'aucune mesure n'ait été prévue pour prévenir ce phénomène pourtant prévisible.Par ailleurs, certaines mesures annoncées (gestion transitoire, maîtrise des invasives, remise en état des milieux) apparaissent manifestement incompatibles entre elles. Les opérations de translocation, semis ou transfert de sols ne sont assorties d'aucune modalité précise, rendant leur réussite hautement incertaine.Enfin, les espèces susceptibles d'être déplacées vers des sites de report pourraient ensuite être détruites lors de travaux ultérieurs, faute d'espaces réellement pérennes garantissant leur maintien.Le projet entraînerait également une fragmentation majeure du territoire, les voies LGV étant clôturées de part et d'autre, ce qui coupe les continuités écologiques, empêche la dispersion naturelle de nombreuses espèces (y compris les taupes, amphibiens, reptiles, etc…) et porte atteinte au paysage de la vallée du Ciron.Les engins de chantier sont aussi susceptibles de disséminer des espèces exotiques invasives, ce risque n'étant à aucun moment anticipé dans le dossier.7) Concernant les formes de réductionCertaines actions sont trop générales et restent à localiser plus précisément, notamment les mesures d'évitement complet des parties d'habitats évités. Ces secteurs devront être clairement localisés, cartographiés et effectivement protégés, faute de quoi leur portée demeure théorique.La mesure relative au dispositif préventif de lutte contre l'érosion des sols est incomplète. La localisation et la description techniques des interventions prévues sur les cours d'eau sont absentes, alors même qu'elles conditionnent la réduction d'une potentielle pollution aux MES.Certaines actions sont qualifiées de mesures de réduction alors qu'elles génèrent des impacts supplémentaires : la suppression de gîtes, les interventions sur les berges, ou encore les opérations susceptibles de dégrader la ripisylve. Elles ne peuvent être considérées comme des mesures de réduction au sens strict.Les mesures de sauvetage restent insuffisamment précises. La présence obligatoire d'un écologue sur les sites concernés doit être intégrée, afin d'assurer la surveillance et l'exécution correcte des opérations de relocalisation.Aucune mesure n'est prévue pour les périodes de fortes précipitations, notamment l'arrêt temporaire des travaux alors même qu'il s'agit d'un standard indispensable pour limiter l'érosion, le ruissellement et la pollution des milieux aquatiques.Il convient d'ajouter, dans le dispositif anti-intrusion pour la petite faune, la méthode détaillée de contrôle, la localisation cartographique des installations et la tenue d'un registre précis des contrôles effectués.Le dossier ne prévoit aucune stratégie de lutte contre la dissémination des espèces exotiques envahissantes, alors que les mouvements de terre et les engins de chantier constituent un vecteur majeur d'introduction et de dispersion.Enfin, l'impact microclimatique local (effet de surchauffe lié au décapage de très grandes surfaces, modification des conditions thermiques pour les

espèces sensibles de la vallée et en particulier de la hêtraie) n’est jamais pris en compte, alors qu’il devrait faire l’objet de mesures spécifiques de réduction..../...
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BOUTET JEAN YVES - Préchac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 00:20:13
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** avis sur enquête publique environnementale AFSB
**Contribution :**
suite et fin 3/3 :8) Incidences résiduelles et dette écologiqueLe dossier ne permet pas d’identifier correctement les incidences résiduelles. Aucune cartographie n’est fournie superposant, pour chaque habitat ou cortège d’espèces, les impacts bruts, les mesures d’évitement et les mesures de réduction. Sans cette superposition, il est impossible de visualiser les impacts résiduels ou de vérifier leur cohérence.Les calculs de la méthode utilisée par le pétitionnaire pour déterminer la « dette écologique » ne sont pas joints au dossier. Il est donc impossible de s’assurer de leur fiabilité ni de la bonne application de la méthode annoncée.L’OFB souligne également que les ratios retenus ne sont pas justifiés : aucune référence scientifique, aucun retour d’expérience, aucun argumentaire méthodologique ne permet d’étayer les choix opérés pour les différentes espèces ou cortèges d’espèces.Le rapport de l’OFB préconise une méthode plus adaptée pour mesurer la dette écologique, permettant une meilleure prise en compte des fonctions écologiques détruites ou altérées (cycles hydriques, continuités écologiques, fonctionnalités des zones humides, microclimats forestiers).En l’absence de ces éléments fondamentaux, l’évaluation des incidences résiduelles est gravement lacunaire, et la dette écologique ne peut être ni calculée ni compensée de manière fiable.9) Concernant les compensations nécessaires à l’accomplissement d’un tel projeta) Analyse générale Le volet relatif à la compensation environnementale du dossier est trop lacunaire pour pouvoir émettre un avis circonstancié. L’extrême faiblesse de l’évitement (42 ha sur 1 158 ha, avec des incohérences manifestes dans les chiffres), l’atlas illisible et les imprécisions cartographiques conduisent à une sous-évaluation structurelle des besoins compensatoires, reposant sur une connaissance imparfaite de l’écologie des espèces et des habitats. Cette faiblesse est d’autant plus préoccupante que le projet affecte fortement la nature dite « ordinaire », dont la protection est pourtant indispensable au maintien de la biodiversité générale.Aucune compensation n’est prévue pour plusieurs habitats identifiés dans le diagnostic écologique, y compris des habitats d’intérêt communautaire, ce qui constitue un manque majeur au regard des obligations réglementaires. Les potentialités de compensation, notamment pour les zones humides, apparaissent sur-évaluées : certaines zones sont présentées comme ayant un “fort potentiel” alors qu’aucune mesure en leur faveur n’y est envisagée.De plus, les dossiers transmis ne précisent pas la nature exacte des habitats à restaurer, ce qui rend impossible de vérifier l’atteinte des objectifs d’équivalence écologique. Les fiches de compensation se concentrent essentiellement sur trois espèces (dont le sérapias), ce qui fait peser un risque sérieux que les mesures envisagées profitent aux espèces les plus généralistes, au détriment d’espèces inféodées aux milieux spécifiques de la vallée du Ciron.Cette approche sectorielle ignore par ailleurs des espèces emblématiques du territoire, ainsi que les effets systémiques de la fragmentation écologique liée à l’infrastructure.b) Analyse des sites de compensationLes surfaces acquises ou contractualisées présentent des incohérences et une sécurisation insuffisante. La compatibilité avec les projets territoriaux n’est pas démontrée. Les potentiels écologiques sont souvent surestimés, les diagnostics et cartographies imprécis, et certains habitats sont modifiés sans mesures associées. Les surfaces compensées apparaissent également surestimées, tandis que les habitats à restaurer sont décrits de manière trop vague. La prise en compte des espèces floristiques est extrêmement faible (3 espèces sur plus de 48). Les risques de dissémination d’espèces exotiques envahissantes, pourtant avérés dans les phases de travaux, ne

sont pas anticipés non plus dans les sites de compensation.c) Analyse des fiches de sites de compensationCertaines mesures affichent une faisabilité discutable (ex. création de landes). Les modalités de gestion (fauche, entretien) sont souvent imprécises ou inadaptées. Les délais de fonctionnalité annoncés (10 à 30 ans) sont irréalistes et incompatibles avec l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité. L'absence de précisions sur les habitats à restaurer rend impossible l'atteinte de l'équivalence écologique.Enfin, la compensation centrée quasi exclusivement sur trois espèces, dont le sérapias, témoigne d'une approche trop limitée et généraliste, susceptible de défavoriser les espèces les plus inféodées à des milieux rares et spécifiques.Aucun site de compensation n'est précisément décrit, ce qui empêche d'envisager un plan de gestion véritablement adapté. La SNCF prévoit un suivi des mesures pendant 50 ans, durée nettement inférieure à celle d'exploitation de la future ligne, ne garantissant pas une gestion écologique de long terme.Le dispositif ne permet donc pas d'assurer la pérennité écologique des mesures, ni de couvrir l'intégralité des impacts, notamment ceux liés à la fragmentation durable des corridors écologiques, qui n'est jamais compensée.10) Mesurant l'absence de solutions alternativesLe pétitionnaire ne présente aucune variante permettant de maximiser l'évitement, en particulier dans les zones les plus sensibles de la vallée du Ciron. Pour la justification du tracé, il se contente de renvoyer aux travaux menés dans le cadre de la DUP, sans proposer d'analyse actualisée ni de comparaison détaillée entre différentes solutions possibles.L'étude d'impact ne reprend pas les principaux éléments qui avaient fait débat concernant le choix d'options alternatives, lesquelles semblent avoir été écartées sans justification accessible au public. Ces absences empêchent d'apprécier la pertinence des solutions étudiées et de vérifier si certaines variantes auraient permis de réduire significativement les impacts.En particulier, aucune analyse n'est fournie concernant l'alternative qui aurait permis d'éviter le secteur du "triangle", pourtant identifié comme l'un des plus sensibles de tout le linéaire : zones humides rive nord, sites de ponte de cistudes, habitats de salamandres et d'autres reptiles strictement inféodés à ces milieux. Le pétitionnaire a retenu l'option la plus impactante sans démontrer pourquoi les autres options auraient été impossibles ou moins satisfaisantes.Or, la démonstration de l'absence de solution alternative satisfaisante est une condition indispensable pour prétendre à l'obtention d'une dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées. En l'état, le projet prévoit une atteinte caractérisée (destructions directes et massives d'individus) sur 223 espèces protégées, dont une part importante dans la vallée du Ciron.Cette carence méthodologique est d'autant plus grave qu'elle compromet la légalité de la dérogation, faute d'avoir respecté l'une de ses conditions essentielles.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jessica - Pessac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 00:21:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Stop au projet
**Contribution :**

Comment encore aujourd'hui où les rapports scientifiques se multiplient pour montrer la nécessité de conserver les espaces naturels pour la vie et bientôt la survie de l'humanité, un tel projet est mis en place et soutenu politiquement et financièrement.La vallée du Ciron est le seul lieu en France et même au delà à accueillir une hêtraie qui date de plusieurs dizaines de milliers d'années alors qie c'est une espèce qui n'est pas normalement adaptée au milieu humide. Elle a déjà été réduite à une petite portion en une fraction de seconde à l'échelle de son temps de vie pour gagner en terre cultivable et en exploitant le bois au passage. Au delà de ce boisement rare c'est le Ciron et les espèces qu'on y trouvent qui seront lourdement impactés. Là encore oú des politiques et financements sont débloqués par l'agence de l'eau Adour Garonne pour mener des actions en prévention de la diminution du débit des cours d'eau de ce territoire de 20 à 40% dû au changement

climatique causé par les activités humaines. Prenons conscience que les services rendus à l'humanité par cette vallée est inestimable et aujourd'hui gratuite si elle est conservée dans son bon état de fonctionnement et qu'aucune compensation ne sera suffisante surtout lorsque que sur le territoire les parcelles disponibles pour ça n'existe plus.Une ligne ferroviaire existe déjà entre Bordeaux et Toulouse et les territoires qui seront traversées ne sont pour la plupart contre cette installation.Arrêtons cette sur enchère de destruction pour perdre bien plus que ce que nous pensons pouvoir gagner.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# sebastien - Belhade

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 00:21:13
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** rapport d'étonnement LGV
**Contribution :**
Perdons 20 minutes pour contribuer à un projet qui vise à en faire gagner 20 ! Une vision de l'aménagement territoriale qui pouvait s'entendre tout à fait, il y a 20 ans…. Mais entre-temps il me semble que le monde a changé que nos territoires ruraux qui traverse la LGV ont bien d'autres urgences à gérer avec le soutien des collectivités que de devoir passer des trains et un aménagement irréparable dans le paysage pour gagner seulement 20 minutes à des gens hors du territoire.Ce projet est aujourd'hui particulièrement plus que délicat, il est totalement hors sujet avec : La politique de la région Aquitaine, au travers de Neo rat, qui, dans toutes ces lignes, invitent, tous, porteurs de projets et citoyens de la Nouvelle-Aquitaine, à ralentir mutualiser, passer à l'acte de la sobriété et de la transition. Ce projet vient percuter totalement ce programme qui est réellement ambitieux et remarquable. C'est un véritable contresens politique et qui aujourd'hui decrédibilise totalement le projet. NeoterraÀ plus tard, que le 21 novembre, la région nous invité à écouter, sociologue, économiste, gens du ministère pour nous parler de transition, et de comment aujourd'hui on peut trouver les leviers pour rentrer dans une transition écologique, tenable, socialement, mais économiquement aussi ! Quid de ses propos invité par le vice-président de la région Nouvelle-Aquitaine en charge de l'environnement. Comment peut-on imaginer encore de tels projets alors que dans le même temps justement dans l'hémicycle de la région on nous explique que le high-tech ne pourra pas sauver la transition écologique si les ressources ne sont pas suffisantes pour l'accueillir. !!!!Comment peut-on aujourd'hui continuer à parler d'un tel projet et en même temps défendre une politique  de transition ? Autre point, un dossier particulièrement fragile sur l'impact des milieux sur les espèces menacées, mais aussi l'impact paysager l'impact social. Il n'y a pas réellement de précision malgré toutes ces pages, il y a surtout de l'imprécision. C'est très étonnant quand on connaît l'exigence de l'État ou de la région pour le moindre permis ou aménagement de centre bourg ou d'infrastructures touristiques !! En tout cas le point positif, c'est que ça ouvre un champ de jurisprudence incroyable pour les projets d'avenir…. comment gérer cela. Ça risque d'être bien compliqué quand un tel exemple vient s'inviter avec un tel paradoxe dans le paysage. La loi ZAN va être très compliqué à appliquer. Concrètement, ça vient décrédibiliser les propos de l'État et toutes les recommandations.Les territoires ruraux que traversent la LGV rencontrent plutôt à grande vitesse, les problèmes contemporains qui sont ceux du réchauffement climatique de la perte de la biodiversité, des grands incendies, mais aussi une précarité sociale qui s'installe dans ces paysages avec un réel problème sur la jeunesse ….Ce projet vient en plus de fragmenter, un paysage vient détruire en plus un paysage social dans les habitants n'ont nullement besoin de ça, et ayant surtout besoin de gagner du temps sur des sujets sur lesquels ils sont les premiers à les subir ! Ce territoire mérite une particulière attention concernant les questions de transitions des moyens supplémentaires doivent leur être apportés pour s'adapter, se confronter au changement climatique et améliorer les conditions de vie. Un paradoxe technique ! Pourquoi il n'est pas dit ouvertement et en toute

transparence que la LGV ne peut pas fonctionner à plein régime en plein été pour cause de risque incendie ! C'est propos sont peu connues, sauf de la part de ceux qui donnent les préconisations aux chauffeurs, mais aussi aux Gr qui voient que leur train arrivent avec trop tard par rapport à ce qui était prévu ! Vu que cette LGV traverse le plus grand massif Forestier d'Europe, je pense que le risque incendie est un hors sujet total ! Nous ne pouvons pas sous prétexte de gagner 20 minutes risquer à nouveau des tragédies écologiques et sociales que nous venons de vivre l'été 2022 avec les grands incendies . Le comble, c'est que l'hiver comme le 21 novembre, les trains de LGV ont pris trois heures de retard, car les caténaires étaient gelés !! il avait fait -4 dans la nuit !! Autant vous dire que ensuite Gironde en plein cœur Forestier, les températures sont bien plus basse ! Nous allons hériter finalement entre l'été et l'hiver d'un projet escargot ! Une. Aberration financière. Plus besoin de parler de la situation financière des collectivités, toute personne, ayant une pleine conscience de responsabilité politique ne peut pas signer un chèque en blanc sur un tel projet dont le budget n'a pas été équilibré est révisé en fonction des hausses, des coûts de main-d'œuvre et des matériaux. Peut-on nous dire où est-ce que cette démarche inconsciente existe ? Même dans nos propres ménages petites communes, collectivités publiques, on se retrouve confronté à une rigueur incroyable au niveau du suivi financier, imposée par la région et autres partenaires, tels que l'État !! Une nouvelle jurisprudence qui peut arranger les gens qui développe des projets sur les territoires avec des financements d'État ou des collectivités, leur montrant que aujourd'hui, un budget a le droit d'être présenté non abouti et qu'on a surtout le droit de lancer les travaux sans l'avoir bouclé !Une dictature d'idée… alors que cette même collectivité ne cesse de promouvoir la gouvernance participative, le dialogue territorial dans toutes ces publications dans ces séminaires dans ces règlements d'intervention, comment cette même collectivité peut imposer un tel projet et surtout, sans rien, annoncer nous prélever sur nos impôts fonciers, une taxe d'aménagement pour des travaux d'intérêt général ? Ceci est un véritable hold-up, démocratique et financier qui mérite réellement d'être attaquable en justice comment les communes ont été choisies pour contribuer ou pas à cette LGVNous habitons à 1h10 de Bordeaux à 50 minutes de captieux et  la commune, Voisine n'est pas prélevé par cette taxe !  Quelle est la rigueur administrative dans ce cas là quelle est la sincérité et l'honnêteté de prélever la population sans annoncer la couleur ? On est plutôt dans une démarche de dictature que de dialogue territoriale ou de gouvernance participative.Ça doit aller trop vite pour percevoir la tension territoriale et l'ensemble des avis négatifs de la part du syndicat du ciron , de la communauté de communes du sud Gironde, mais aussi de la haute autorité environnementale, mais aussi de la Sepenso ! Ne parlons pas de la vie du parc naturel régional qui donne un avis positif car projet inscrit dans sa charte en 2014, avec comme président Président  à l'époque Renaud Lagrave aujourd'hui Président à la région des transports ! Une présidence qui a permis de déplier un tapis rouge dans la charte du parc pour accueillir ce projet ! Étonnamment un projet sans nuisance ? Parmi les milliers de pages, peut-être que les auteurs n'ont pas eu le temps de se pencher sur toutes les nuisances de ce projet dans la vie quotidienne des gens. ? Impact paysager, cadre de vie, défoncé, nuisance, sonore, risque, inondation, risque incendie….. c'est très étonnant car dans la même période se monte des collectifs le long de la LGV qui vient d'être créé entre Paris, Bordeaux, justement d'habitants qui dénoncent toutes les nuisances sonores En 2025, comment peut-on continuer à imaginer de l'aménagement territorial avec autant d'impacts en paradoxe total avec l'actualité et l'urgence de la transition ? Au vu de la situation financière des collectivités au vu de inacceptation  totale de ce projet sur le territoire, du coup environnemental de la particularité des paysages, traverser ce projet est hors du temps ! Il est grand grand temps que la région sorte grandit en abandonnant ce projet au bénéfice de la population des paysages, des finances avec une réelle ambition pour la ruralité, l'environnement et le cadre de Vie ! Ce projet est également un pari politique dangereux pour le parti socialiste, qui creuse un fossé considérable entre ces adhérents de terrain et ses cadres ! Peut-on dire que ce projet repose sur la motivation d'une petite poignée d'élus dont le président Rousset, mais qui aujourd'hui fracture son propre camp avec énormément d'élus qui

souhaitent en coulisses que ce projet soit abandonné car il le considère eux-mêmes aujourd'hui hors sujet avec un haut potentiel de risques politiques !!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Heidy - Blanquefort

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 00:39:31
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre ce projet absurde
**Contribution :**
Je suis une fois de plus outrée par ce besoin de l'être humain de détruire ce que la nature met des années à construire.Tout ça pour quoi? Pour quelques minutes de gagner sur un trajet qui existe déjà.Ce besoin de rapidité,lié à cette société où tout doit toujours aller plus vite ,oublie l'essentiel,prendre le temps de vivre dans un milieu qui nous a été offert.Je suis donc définitivement contre ce projet destructeur d'habitats humains,naturels qui va encore détruire des lieux de vie pour les animaux,les êtres humains et le vivant de manière plus général.Investissons plutôt dans des lignes qui n'existent pas Bordeaux Lyon par exemple plutôt que de doubler encore une fois une ligne déjà existante!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Gisèle - Lauzerville

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 01:14:53
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Ce projet de LGV est une aberration écologique et économique.La destruction d'autant de milieux naturels, engendrant celle de la faune et la flore concernées, n'est absolument pas justifiée car il est tout à fait possible d'améliorer le réseau ferré existant. A l'heure ou le dérèglement climatique et sa cohorte de phénomènes météorologiques particulièrement violents nous rappellent à quel point il est indispensable de préserver les équilibres naturels, le maillage des cours d'eau, les zones humides, les bois, les forêts, les haies, les terres agricoles, ... il devient indispensable de remettre en question et d'annuler des projets conçus il y a plus de 10 ans. Vouloir gagner 1 heure ou 2 de trajet entre Toulouse et Paris à ce prix de destructions est absolument inconséquent.Quant au coût du projet envisagé à plus de 14 milliards d'euros il interpelle alors que nous subissons des coupes budgétaires drastiques dans les secteurs de la santé, de l'éducation, de la culture, de l'accompagnement des associations. Alors aussi que nos gouvernants ne cessent de rappeler le montant du déficit du budget du pays.Je suis absolument contre ce projet inutile et destructeur.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Dominique - Cestas

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 01:50:12
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Une perte écologique irréversible en vallée du Ciron
**Contribution :**
La segmentation de la vallée du Ciron et de ses affluents par la ligne nouvelle Bordeaux–Toulouse prévue causera la rupture irréversible de la continuité écologique du territoire. Dans le respect de la démarche séquentielle ERC (éviter-réduire-compenser), la seule action possible est d'EVITER ce tracé. REDUIRE la fragmentation du couvert forestier et autres milieux naturels sera inapplicable en

l’espèce. Et COMPENSER ses effets est impossible.Pourtant, selon le CNPN (Conseil National de la Protection de la Nature), aucune alternative d’évitement n’a été proposée par le maître d’ouvrage, or c’est une obligation légale. Aurait-t-on vraiment 40000 années devant nous pour retrouver ce trésor d’équilibre biologique qu’est la hêtraie, ce trésor de biodiversité que sont la ripisylve et ses boisements mitoyens, ce trésor bioclimatique qu’est le vallon ? Le rail : usagère habituelle pour mes courts et longs déplacements, je suis pour, aussi bien pour le transport des personnes que celui des marchandises. Comme beaucoup d’autres, conscients -ou non- de la nécessité de réduire drastiquement les émissions du CO2 et autres gaz à effets de serre et atténuer le changement climatique à l’œuvre. Mais pas à n’importe quel prix. Ne pas créer une dette écologique impossible à recouvrer.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LAVIN Ethel - Saint-Symphorien

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 02:05:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
Bonjour,AVIS DÉFAVORABLE ! Je m’oppose à la destruction programmée de la Vallée du Ciron. Il est inadmissible que pour soi-disant « gagner du temps » on continue à saccager le milieu où aussi nous vivons. Les conséquences d’un tel chantier seront catastrophiques sur un écosystème déjà fragilisé. La demande d’autorisation environnementale relative aux investigations préalables est une claque donnée aux habitant.es de cette région. N’oublions pas que l’enquête publique a donné en 2015, un avis défavorable à ce projet. Nous sommes légitimes pour nous défendre contre cette aberration. Merci de votre écoute
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Axel - Preignac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 02:09:51
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable au projet
**Contribution :**
Je suis contre ce projet car j’ai à cœur de garder la vallée du Ciron, berceau de mon enfance et de mes futurs enfants devoir céder ces hectares au béton et au sûr développement du réseau routier alors que nous bénéficions déjà une ligne ferroviaire Bordeaux Toulouse. Exploitez ce qui est déjà là avant de chercher la performance et le gain de temps au détriment de la nature et de la richesse de la biodiversité que notre Ciron a créé depuis des milliers d’années. Touche pas à mon Ciron.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Eme - Rosny-sous-Bois

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 02:20:05
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Pas de ligne tgv sur le ciron
**Contribution :**
Nous ne souhaitons pas de ligne tgv qui passe sur la vallée du Ciron, cela tuerait toute la faune et la flore sauvage !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bruniquel Edith - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 02:21:17
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la lgv
**Contribution :**
La lgv est une aberration. Nous n'avons pas besoin d'une nouvelle ligne mais de lignes existante qui fonctionne
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Valcke Maryane - Saint-Cézaire-sur-Siagne

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 02:36:48
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
Je suis contre ce projet qui va encore détruire tout un écosystème alors qu'aujourd'hui il est vraiment important de préserver la biodiversité pour notre génération et les générations futures !!! Arrêtez de tout détruire pour le Saint graal, le fric !!!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Goury Benoit  - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 02:49:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Favorable pour une écologie a long terme
**Contribution :**
J espère grandement cette nouvelle ligne. Un projet qui est un investissement sur l avenir du seul transport propre. Je ne comprends les oppositions qui a mes yeux ne voient pas les intérêts futurs.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jean-Luc - Montayral

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 03:20:03
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable au projet GPSO (secteur Ciron)
**Contribution :**
Il est impensable d'accorder une dérogation permettant la destruction d'espèces protégées dans un tel sanctuaire de biodiversité.Il a déjà trop d'arrachage de haies en France, le faire ainsi que du déboisement dans cet habitat exceptionnel comprenant une hêtraie pluri millénaire serait incompréhensible et d'une grande gravité.L'alternative consistant à moderniser la ligne TGV existante serait beaucoup moins coûteuse et éviterait la destruction d'un patrimoine exceptionnel avec des dégâts irréversibles et ce au détriment des générations futures.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Cathy - Saint-André-de-Sangonis

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 03:36:56
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Projet de la LGV
**Contribution :**

De nos jours nous devons protéger la biodiversité, tout nouveau projet doit être étudié de manière à prendre en  compte ses milieux naturels qui sont essentiels à notre vie. Ce projet doit éviter un carnage, une destruction de ces lieux de vie unique et fragile
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Dubois Astrid - Montauban

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 04:06:40
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Demande de révision du projet
**Contribution :**
Nous n'avons vraiment pas besoin d'une ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse. Il existe déjà une ligne pour cela. Ce n'est qu'un énième projet pour satisfaire des investisseurs. Il est tant de mettre l'argent ailleurs. Pour la sauvegarde des milieux et des écosystèmes français par ex.  Un grand STOP ? pour moi
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Émilie  - Talence

**Organisme :** Dgtm
**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 05:02:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du ciron
**Contribution :**
Merci de procéder à des inventaires exhaustifs pensant les études d impact et d utiliser la séquence ERC dans l ordre (éviter réduire compenser) au lieu de directement préconiser de fracturer les habitatsDes études montrant l hypothèse d autres solutions techniques comme la modernisation des lignes existantes doivent êtres réalisées
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Squirrley-Moup Bianca-Noele - Gavray-sur-Sienne

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 05:08:18
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable au projet
**Contribution :**
Je suis défavorable à ce projet car cette ligne va détruire la biodiversité exceptionnelle qui s'y trouve. Il y a d'autres alternatives. Soyez biocentriques et non anthropocentriques et renoncez à ce projet. Si nous sauvons la biodiversité, nous sauvons nous même et la planète. S'il vous plaît, ne détruisez pas la Nature, et les Animaux qui y vivent, réfléchissez à une autre solution.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# PLATON Michel - Cudos

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 05:13:40
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis sur le projet GPSO
**Contribution :**
Je suis formellement opposé au projet GPSO.Son bien-fondé n'est pas justifié au regard de son coût et des nuisances environnementales qui générera.Pour moi la mise à niveau de la ligne existante est le seul projet envisageable.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## Floriane - Lézignan-Corbières

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 05:43:53
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Désaccord avec le projet
**Contribution :**
Bonjour je suis totalement contre ce projet et demande à ce que la vallée soit préservée
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## ESPUNY STEPHANE - Lerm-et-Musset

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 05:54:54
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** défense du territoire et intérêts commun
**Contribution :**
Ce projet est une aberration ,que se soit  Aucune preuves de l'utilité du projetSi Toulouse veut aller a paris une ligne droite serai nettement plus rapideLe réaménagement de la ligne actuelle serai moins couteuse que le projetLe prix total du projet annoncé est en dessous de la réalité (ou irait on chercher les finances)L'avis des communes impacté n'est pas pris en compte Paysage défiguréRoutes et infrastructures dégradées qui va financé la remise en état ?Faune et habitats vont être détruits Sous sol et nappe phréatiques impactées C'est en parti pour ces raisons que je suis contre le projet GPSO
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## Christophe - Béguey

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 06:22:38
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Sauvegarde écologique
**Contribution :**
J’habite au cœur du CIRON, un trésor sans prix qui va être totalement impacté faute d études J aimerai qu on prenne soin de cette faune, flore, cours d’eauJe ne sais pas si ces quelques lignes suffiront à étudier et à modifier le projet.Merci
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## Aubert Christelle - Escaudes

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 06:23:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV
**Contribution :**
Avis défavorable à la LGV.Modernisons l'existant.Arrêtons de tout détruire autour de nous.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## Weytens Romy - Vaux-le-Pénil

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 06:27:16
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable a la nouvelle ligne sud-ouest
**Contribution :**

Bonjour, S il est certain que la mobilité par train es a favoriser, il faut deja moderniser et entretenir les voies existante. dans un contexte de crise environnementale aigue, on ne peut pas se permettre de lancer des nouveaux projets d infrastructure qui fragilisent encore plus le vivant. En l occurence, ce projet mettrait en danger la vallée du Ciron, un joyau de biodveriste. Donc je souhaite réaffirmer mon opposition a ce projet et demander une evaluation plus importante des alternatives ainsi que des etudes environnementales approfondies.CordialementRomy Weytens
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Remy Perrin - Seyssins

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 06:36:40
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
Laissez la vallée du Ciron tranquille, évitez le désastre environnemental ! Ce micro climat est important !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Virginie - Rions

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 06:41:08
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Préserver la vallée du Ciron.
**Contribution :**
Nous nous opposons au projet de la lgv qui aura un impact néfaste sur la faune et la flore.Il y a bien assez de dégâts entre tempêtes, feux et personne non respectueuse de l'environnement. Cela créera également de fortes nuisances et contraintes aux habitants des alentours.Il faut arrêter de détruire la végétation dans nos campagnes.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Regairaz Julien  - Saint-Sauveur

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 06:45:44
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection des arbres en alignement sur Lespinasse
**Contribution :**
Bonjour Celon législation en vigueur la coupe d arbre en Alignement est interdit et illégal.Les arbres en Alignement le long du canal sur Lespinasse doivent être protège Il
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lopez Basile - Mareuil en Périgord

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 07:00:51
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Traversée vallée du Ciron
**Contribution :**
À l'heure où une forme de sobriété doit accompagner nos décisions pour réduire notre impact environnemental, il me semble utile de donner mon avis sur la construction de la LGV Bdx-Toulouse. Jusqu'où ira la course au "toujours plus vite, toujours plus loin"? La ligne ferroviaire existante pourrait être modernisée, transformée, même cela implique de mettre 30min de plus pour parcourir cette distance. Quoiqu'il en soit les zones naturelles importantes doivent être protégées au nom de la

biodiversité, de la protection des cours d'eau (notamment le Ciron!). Je suis défavorable à la création de cette ligne à grande vitesse.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marie Claude - Montauban

**Organisme :** GMCA
**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 07:06:36
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Soutien total à la LGV tronçon Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
La seule manière de désenclaver le Sud Ouest de la FrabNice et de lui permettre un développé harmonieux pour le bien de tous ses habitantes' tout en respectant les règles liées à la préservation du paysage et de la biodiversité
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Véronique - Cénac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 07:13:03
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du ciron
**Contribution :**
Révision du projet, contournement afin de ne pas détruire des habitats naturels.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marty Isabelle - Floressas

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 07:15:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la LG en vallée du Ciron
**Contribution :**
Je suis contre le passage de la LGV en vallée du Ciron qui va provoquer la destruction d espèces menacées et une perte de biodiversite. Il serait judicieux d examiner d autres alternatives, d autres itinéraires avant d envisager ce tracé à fort impact environnemental.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Tranchart Éric - Saint-Renan

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 07:18:03
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet de ligne de tgv
**Contribution :**
La vallée du Ciron étant un joyau d'une valeur exceptionnelle du point de vue de la biodiversité et de sa rareté, elle devrait être préservée de toute construction. Le passage de la ligne de chemin de fer sur cette zone représente une menace pour ce site exceptionnel. Cette nouvelle ligne n'est pas absolument indispensable aujourd'hui. Je m'oppose donc à ce projet. Merci de prendre en compte ce point de vue.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# didier

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 07:26:30
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** LGV
**Contribution :**
bonjour oui a la LGV qui va desenclaver Montauban reste a voir la liaison Villebourbon Gare TGVmercididier chaussin Montauban
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Champlon Fanny - Urrugne

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 07:30:58
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protégez la vallée du Ciron
**Contribution :**
Bonjour, La vallée du Ciron possède un écosystème et une biodiversité rare. Merci de revoir votre projet en fonction et de ne pas construire à cet endroit. En effet," La vallée du Ciron est une zone naturelle très sauvage protégée par une “forêt galerie”, zone forestière ancestrale datant de plus de 40 000 ans. Le bassin versant du Ciron étant classé zone Natura 2000".C'est votre devoir de protéger ce lieu. CordialementFanny Champlon
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (inbound3035397196136344054.png)



En Aquitaine, la hêtraie du Ciron a résisté au temps et commence à livrer ses secrets

Un réservoir exceptionnel, mais fragile, de biodiversité

Une forêt vieille de 40 000 ans

Comment garantir le futur de la hêtraie du Ciron ?

# Ajon Bernard - Saint-Antoine-de-Ficalba

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 07:32:40
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Refus de la lgv
**Contribution :**



PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE Sur la demande d'autorisation environnementale relative aux investigations préalables à la réalisation de la Ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse

Refus
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Degruson  Solange - Grignols

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 07:34:48
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Modifier ligne existante
**Contribution :**
Finances exsangues et projet qui est une hérésie environnementale : voilà deux bonnes raisons de revenir à la raison et faire des travaux sur la ligne existante pour que Bordeaux-Toulouse soit effectivement plus rapide mais pas à n'importe quel prix !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# thierry - Lanton

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 07:39:24
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV
**Contribution :**
le passage de la LGV en vallée du Ciron va provoquer la destruction d espèces menacées et une perte de biodiversite. Il faut examiner d autres alternatives, avant d envisager ce tracé à fort impact environnemental.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Emmanuelle  - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 07:47:25
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation
**Contribution :**
Il est important de protéger toute parcelle de biodiversité, même minuscule, a l'heure où nous en sommes Ne pas respecter le ciron dans son intégralité serait bafouer les droits du vivant Cette rivière est un havre de paix, de reproduction et d'équilibre nécessaire à tout le territoire autour
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Valade Pierre - Escatalens

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 07:48:50
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** PPVE ligne grande vitesse SO
**Contribution :**
Je me prononce en faveur de la ligne à grande vitesse reliant Toulouse à Paris via Bordeaux.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Moniez Séverine - Escaudes

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 07:50:06
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** je n'en veut pas de votre lgv
**Contribution :**

Bonjour,Laissez nous tranquilles!Merci!

**Pièce(s) jointes(s) :**

Télécharger la pièce jointe originale (lgv.pdf)

Document : lgv.pdf, page 1 sur 1

Madame, Monsieur,

Je vis à Escaudes, je suis donc touchée directement par le projet de LGV.
Lorsque j'ai acheté mon bien immobilier, je travaillais sur la CUB. J'ai choisi d'y vivre pour la sérénité du site, la présence d'arbres, du Ciron, la présence de diverses espèces volatiles.
J'ai pu acheter ce bien à un budget convenable pour mon foyer car éloigné des grandes villes, et avec travaux.
Mais c'est bien la nature dont nous voulions profiter au quotidien. Pourtant, cet ensemble immobilier, était à coût assez bas car il était à proximité de l'A65, non commencée quand nous avons signé le sous seing privé.
Nous savions...
Mais voilà que le jour de la signature chez le notaire, nous avons appris qu'il y avait ce projet, nous ne pouvions plus nous retracter, notre déménagement était programmé, préavis déposé depuis 2 mois à notre loueur.
La méthode utilisée pour faire passer la pillule auprès des habitants du secteur était très limite. En annonçant qu'ils allaient bénéficier d'une gare TGV pour aller travailler à Bordeaux à la vitesse de l'éclair !
Nous n'avons pas été suffisamment informés.
A l'heure où le pays va plus que mal, cela questionne sur l'utilisation de l'argent public.
Tant d'enfants ne reçoivent pas l'éducation qu'ils méritient, manque de proffesseurs, de structures d'accueil décentes, je ne parle pas de l'hôpital qui survit à peine, d'un service public à l'asphyxie, des séniors qui sont laissés en marge de la société, les actifs qui triment comme des escalaves et vivent à peine de leur labeur.
Rendez les priorités où elles sont !
Il y a déjà des lignes existantes, une vers Toulouse, une autre vers l'Espagne. Remettez-les en état plutôt que de détruire tout un écosystème !
On voit ce qu'est devenue l'A65, oui quelques usagers l'utilisent, mais bon est suffisant au regard des coûts d'entretien ? De destruction du paysage, de la flore et faune locale ?
Bien tout ça s'analyse et se calcule !

Bref, je finirai en un mot : Ne détruisez pas l'endroit où mes filles ont grandi ! Laissez-nous nos terres !

# Hatil Sarah - Cudos

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 07:55:53
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable projet lgv
**Contribution :**
La vallée du Ciron compte pour moi car elle ne peut pas se défendre toute seule.Il faut à tout prix protéger cet écosystème unique : 40 000 ans d'hêtraies, la biodiversité, les forêts galeries dépendent de nous. Il faut arrêter de saccager la planète.On peut se passer du lgv.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Charles Laure - Margaux-Cantenac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 07:57:33
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable au projet lgv
**Contribution :**
En tant que résidente d'une commune de Gironde bien habituée aux services ferroviaires, je pense la destruction d'habitats et d'espèces déjà en grande difficulté sur l'ensemble de notre territoire, ne vaut pas un trajet Bordeaux Toulouse un peu plus court en sachant que ce trajet n'est déjà pas bien long, et est très bien desservi par les lignes sncf déjà en place.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Pierre - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 07:59:51
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Soutien à la LGV
**Contribution :**
Aujourd'hui la durée du trajet en train Paris Bordeaux est équivalente à celle du trajet deToulouse à Bordeaux.La durée totale du trajet rend difficile les déplacements Aller /Retour à la journée ou sur des courts séjours.De ce fait, une forte desserte en avion Paris Toulouse est nécessaire.Ceci apparaît en contradiction avec la stratégie de décarbonation nationale qui passe nécessairement par une decarbonation des transports et des déplacements.Dans ce cadre général qui s'impose à l'humanité, ce projet de LGV me paraît essentiel pour améliorer l'empreinte carbone de ces déplacements tant professionnels que personnels. Enjeu générique qui englobe et surpasse l'ensemble des préoccupations écologiques et d'enjeux économiques particuliers qui s'opposeraient à la réalisation de cette LGV
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# VO VAN Paul - Moirax

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 08:02:09
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Remarques sur imprécision et carence du projet LNSO Bordeaux-Toulouse
**Contribution :**
Note préliminaire : Le dossier étant particulièrement volumineux et peu ergonomique, vous voudrez bien nous éclairer dans vos avis si, comme cela est possible, la réponse aux questions posées par mes soins se trouvent dans le dossier de la consultation.Voici donc mes remarques à ce stade, eu égard également au peu de temps laissé aux contributeurs :Remarque 1 : cadre de la consultation.Le cadre est relativement inhabituel : par voie électronique uniquement.Il semble que le dossier est

consultable en version papier en préfecture depuis le mois de juillet.Il est regrettable que cela n'ait pas été annoncé de façon large et médiatisée (il y a eu certainement une annonce légale mais ce type de publicité n'est pas approprié pour un projet de telle ampleur).Le temps d'ouverture de la plateforme (1 mois), est également peu adapté à l'ampleur du site.Est-il possible d'obtenir un avis de la commission nationale sur le débat public (CNDP) sur cet aspect ?Remarque 2 : réunions publiques.Il semble que des réunions publiques pouvaient être organisées à la demande des collectivités.Le fait qu'aucune réunion n'ait été organisée directement par le maître d'ouvrage est très regrettable.Il n'y en a eu, sauf erreur, en Lot-et-Garonne qu'une à Pindères et une à Agen. Dans les deux cas la communication était très peu lisible.A Agen en tout cas, elle n'a regroupé qu'une quinzaine de personnes (Cf. presse locale), celles et ceux qui ont pu se libérer au dernier moment, la communication n'ayant été repérable (en tout cas par moi) que la veille, ou au plus quelques jours, sur Facebook.Ces réunions auraient été d'une grande utilité pour mieux comprendre le contenu des documents et leur articulation (impossible pour un béotien).Remarque 3 : lisibilité des documents.Malgré un guide de lecture, il est très difficile de comprendre l'ordonnancement des documents (absence de cartographie générale, nom des fichiers sans référence aux noms de lieux, absence de signets dans les pdf, grande difficulté à faire le lien entre les résumés non techniques et les sous-chapitres de l'étude d'impact …).Remarque 4 : difficulté à localiser les sondages et les emprises dégagées pour leur réalisation.Les documents ne permettent pas la localisation des sondages ni leur nature.Le fait que le document reprend les éléments de la DUP non aboutie de 2014 élude la spécificité de l'objet de la consultation (investigations préalables).Il n'est pas concevable que les tranchées et les sites de sondage ne soient pas identifiés.Comment apprécier l'impact qu'ils peuvent avoir sur l'environnement ?Il n'est pas possible d'émettre quelconque avis eu égard à ce manque de précision et d'identification.Remarque 5 : difficulté à identifier les mesures de compensation et leur localisation.Les compensations ne semblent être évoquées que sur le principe mais non territorialisées.Accepter ce principe équivaut à accepter l'ensemble du projet en fermant les yeux sur la teneur de ces compensations et leur temporalité.Il est indispensable que ces compensations soient réalisées AVANT la réalisation des travaux, qu'ils soient liés aux investigations préalables ou au projet concerné.Remarque 6 : la problématique du ruissellement éludée.Les récents problèmes survenus suite à la réalisation des travaux du barreau et du pont de Camélat entre Brax et Colayrac montrent que malgré des études spécifiques, une modification problématique du fonctionnement hydraulique de sites impactés par des travaux d'infrastructure est possible. Pour rappel, une zone humide sur laquelle est implanté un refuge animalier s'est retrouvée inondée plus de 7 fois en 18 mois depuis la réalisation de cet ouvrage alors qu'il ne l'avait jamais été auparavant. Les conséquences auraient pu être catastrophiques sans le dévouement répété des bénévoles du refuge animalier.Cette problématique ne semble pas être évoquée dans le dossier. Si ce n'est pas le cas il faut absolument y remédier de façon très sérieuse.En l'occurrence, c'est la règle de neutralité hydraulique qui n'a pas été examinée et observée (Cf. SAGE Garonne (règle 2) et le SDAGE (A31 à A35)).https://www.petitbleu.fr/2025/05/08/ce-sont-des-problematiques-dont-il-faut-soccuper-maintenant-paul-vo-van-en-visite-au-refuge-de-brax-apres-les-inondations-12681998.phphttps://www.petitbleu.fr/2024/10/26/montee-des-eaux-le-refuge-na-pas-ete-epargne-12285706.phphttps://www.petitbleu.fr/2025/05/06/le-jour-ou-elle-ne-sera-pas-la-ils-se-noieront-inonde-six-fois-en-un-an-ce-refuge-danimaux-appelle-a-laide-12678635.phpRemarque 7 : perturbation des nappes superficiellesIl n'est pas impossible que les problèmes évoqués plus haut (perturbation d'un site le rendant inondable après travaux) aient été provoqués au moins partiellement par une perturbation des nappes phréatiques superficielles. En effet, les travaux concernés (barreau de Camélat à Brax) ont nécessité semble-t-il un pré-chargement de la plateforme de l'ouvrage. Celui-ci aurait été rendu nécessaire par des études géotechniques identifiant un faible taux de portance du terrain naturel.Sachant qu'à cet endroit la nappe est superficielle, il n'est pas impossible que ces travaux aient perturbé le fonctionnement de cette nappe, modifiant son écoulement naturel.Aussi, sachant

que :-Le barreau de Camélat est perpendiculaire à la Garonne alors que la future ligne LGV lui sera parallèle,-70% du débit de la Garonne est constitué par le débordement des nappes superficielles, -La plateforme de la possible future LGV va s'élever sur ce même site à une altitude de 4 à 7m,-Elle va donc concentrer un maximum de charge sur un axe très localisé et sur une largeur conséquente (on peut imaginer entre 20 et 30m),-La réalisation de la ligne TGV en vallée du Rhône a eu des impacts sur le ruissellement des eaux et le fonctionnement des nappes phréatiques. Plusieurs sources soulignent que les aménagements majeurs dans la vallée du Rhône, dont la construction de la LGV, ont modifié les conditions de recharge des nappes et perturbé les écoulements souterrains,-Sur ce même ouvrage, la question du risque de transfert des polluants entre le fleuve et la nappe alluviale, par ailleurs fortement sollicitée pour l'alimentation en eau potable est posée,On ne peut que s'interroger sur la perturbation que les travaux d'investigation et à fortiori du projet de LGV sur le fonctionnement des nappes superficielles et donc le débit de Garonne et la qualité de l'eau qui y sera puisée, au moment même où le Schéma directeur d'alimentation en eau potable récemment signé localement comprend comme mesure principale le renoncement au puisage dans les nappes profondes au bénéfice de puisage dans les cours d'eau dont la Garonne en premier rang.Eu égard à ces différentes remarques, un avis circonstancié de la Commission nationale de débat public sur la régularité de la PPVE s'impose.

**Pièce(s) jointes(s) :**

Télécharger la pièce jointe originale (Contribution PPVE_PVV_2025-11-25.pdf)

Document : Contribution PPVE_PVV_2025-11-25.pdf, page 1 sur 3

Paul VO VAN
Conseiller départemental
6 route d'Aubiac 47310 MOIRAX
06 83 40 02 21 paulvovan@orange.fr

Contribution PPVE LGV

Moirax, le 24/11/25

Objet : **PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE Sur la demande d'autorisation environnementale relative aux investigations préalables à la réalisation de la Ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse**

Note préliminaire :
Le dossier étant particulièrement volumineux et peu ergonomique, vous voudrez bien nous éclairer dans vos avis si, comme cela est possible, la réponse aux questions posées par mes soins se trouvent dans le dossier de la consultation.
Voici donc mes remarques à ce stade, eu égard également au peu de temps laissé aux contributeurs :

## Remarque 1 : cadre de la consultation.

Le cadre est relativement inhabituel : par voie électronique uniquement.
Il semble que le dossier est consultable en version papier en préfecture depuis le mois de juillet.
Il est regrettable que cela n'ait pas été annoncé de façon large et médiatisée (il y a eu certainement une annonce légale mais ce type de publicité n'est pas approprié pour un projet de telle ampleur).
Le temps d'ouverture de la plateforme (1 mois), est également peu adapté à l'ampleur du site.
Est-il possible d'obtenir un avis de la commission nationale sur le débat public (CNDP) sur cet aspect ?

## Remarque 2 : réunions publiques.

Il semble que des réunions publiques pouvaient être organisées à la demande des collectivités.
Le fait qu'aucune réunion n'ait été organisée directement par le maître d'ouvrage est très regrettable.
Il n'y en a eu, sauf erreur, en Lot-et-Garonne qu'une à Pindères et une à Agen. Dans les deux cas la communication était très peu lisible.
A Agen en tout cas, elle n'a regroupé qu'une quinzaine de personnes (Cf. presse locale), celles et ceux qui ont pu se libérer au dernier moment, la communication n'ayant été repérable (en tout cas par moi) que la veille, ou au plus quelques jours, sur Facebook.
Ces réunions auraient été d'une grande utilité pour mieux comprendre le contenu des documents et leur articulation (impossible pour un béotien).

## Remarque 3 : lisibilité des documents.

Malgré un guide de lecture, il est très difficile de comprendre l'ordonnancement des documents (absence de cartographie générale, nom des fichiers sans référence aux noms de lieux, absence de

signets dans les pdf, grande difficulté à faire le lien entre les résumés non techniques et les sous-chapitres de l'étude d'impact ...).

### Remarque 4 : difficulté à localiser les sondages et les emprises dégagées pour leur réalisation.

Les documents ne permettent pas la localisation des sondages ni leur nature.
Le fait que le document reprend les éléments de la DUP non aboutie de 2014 élude la spécificité de l'objet de la consultation (investigations préalables).
Il n'est pas concevable que les tranchées et les sites de sondage ne soient pas identifiés.
Comment apprécier l'impact qu'ils peuvent avoir sur l'environnement ?
Il n'est pas possible d'émettre quelconque avis eu égard à ce manque de précision et d'identification.

### Remarque 5 : difficulté à identifier les mesures de compensation et leur localisation.

Les compensations ne semblent être évoquées que sur le principe mais non territorialisées.
Accepter ce principe équivaut à accepter l'ensemble du projet en fermant les yeux sur la teneur de ces compensations et leur temporalité.
Il est indispensable que ces compensations soient réalisées AVANT la réalisation des travaux, qu'ils soient liés aux investigations préalables ou au projet concerné.

### Remarque 6 : la problématique du ruissellement éludée.

Les récents problèmes survenus suite à la réalisation des travaux du barreau et du pont de Camélat entre Brax et Colayrac montrent que malgré des études spécifiques, une modification problématique du fonctionnement hydraulique de sites impactés par des travaux d'infrastructure est possible. Pour rappel, une zone humide sur laquelle est implanté un refuge animalier s'est retrouvée inondée plus de 7 fois en 18 mois depuis la réalisation de cet ouvrage alors qu'il ne l'avait jamais été auparavant. Les conséquences auraient pu être catastrophiques sans le dévouement répété des bénévoles du refuge animalier.
Cette problématique ne semble pas être évoquée dans le dossier. Si ce n'est pas le cas il faut absolument y remédier de façon très sérieuse.
En l'occurrence, c'est la **règle de neutralité hydraulique** qui n'a pas été examinée et observée (Cf. SAGE Garonne (règle 2) et le SDAGE (A31 à A35)).

https://www.petitbleu.fr/2025/05/08/ce-sont-des-problematiques-dont-il-faut-soccuper-maintenant-paul-vo-van-en-visite-au-refuge-de-brax-apres-les-inondations-12681998.php

https://www.petitbleu.fr/2024/10/26/montee-des-eaux-le-refuge-na-pas-ete-epargne-12285706.php

https://www.petitbleu.fr/2025/05/06/le-jour-ou-elle-ne-sera-pas-la-ils-se-noieront-inonde-six-fois-en-un-an-ce-refuge-danimaux-appelle-a-laide-12678635.php

### Remarque 7 : perturbation des nappes superficielles

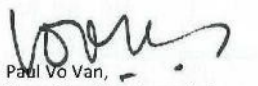
Il n'est pas impossible que les problèmes évoqués plus haut (perturbation d'un site le rendant inondable après travaux) aient été provoqués au moins partiellement par une perturbation des nappes phréatiques superficielles. En effet, les travaux concernés (barreau de Camélat à Brax) ont nécessité semble-t-il un pré-chargement de la plateforme de l'ouvrage. Celui-ci aurait été rendu nécessaire par des études géotechniques identifiant un faible taux de portance du terrain naturel.

Sachant qu'à cet endroit la nappe est superficielle, il n'est pas impossible que ces travaux aient perturbé le fonctionnement de cette nappe, modifiant son écoulement naturel.
Aussi, sachant que :

- Le barreau de Camélat est perpendiculaire à la Garonne alors que la future ligne LGV lui sera parallèle,
- 70% du débit de la Garonne est constitué par le débordement des nappes superficielles,
- La plateforme de la possible future LGV va s'élever sur ce même site à une altitude de 4 à 7m,
- Elle va donc concentrer un maximum de charge sur un axe très localisé et sur une largeur conséquente (on peut imaginer entre 20 et 30m),
- La réalisation de la ligne TGV en vallée du Rhône a eu des impacts sur le ruissellement des eaux et le fonctionnement des nappes phréatiques. Plusieurs sources soulignent que les aménagements majeurs dans la vallée du Rhône, dont la construction de la LGV, ont modifié les conditions de recharge des nappes et perturbé les écoulements souterrains,
- Sur ce même ouvrage, la question du risque de transfert des polluants entre le fleuve et la nappe alluviale, par ailleurs fortement sollicitée pour l'alimentation en eau potable est posée,

On ne peut que s'interroger sur la perturbation que les travaux d'investigation et à fortiori du projet de LGV sur le fonctionnement des nappes superficielles et donc le débit de Garonne et la qualité de l'eau qui y sera puisée, au moment même où le Schéma directeur d'alimentation en eau potable récemment signé localement comprend comme mesure principale le renoncement au puisage dans les nappes profondes au bénéfice de puisage dans les cours d'eau dont la Garonne en premier rang.

Eu égard à ces différentes remarques, un avis circonstancié de la Commission nationale de débat public sur la régularité de la PPVE s'impose.



Paul Vo Van,
Conseiller départemental.

# PETIT Delphine - Captieux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 08:03:08
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LIGNE NOUVELLE  BORDEAUX TOULOUSE

**Contribution :**
Je souhaite faire remarquer et attirer l'attention sur le fait que depuis de nombreuses années plusieurs instances officielles ont des constats qui se recoupent sur les points énoncés ci-dessous et qu'à ce jour même les dernières réunions publiques du GPSO en charge de chantier ni répondent ni de manière explicite, ni juridiquement claire, ni en terme de responsabilité propre du porteur de projet.En effet le CNPN, la CLE du SAGE Ciron et l'avis de l' Autorité environnementale convergent sur plusieurs questionnements qui aujourd'hui restent sans réponse :- les défrichements anticipés semblent surdimensionnés et ne tiennent aucun comte de la zone Natura 2000, vraisemblablement au regard d'inventaires naturalistes insuffisants, hétérogènes et qui ne permettent pas de considérer les enjeux écologiques de manière complète et globale,- les impacts de la future structure sont évalués une fois le chantier terminé et ne comptabilisent pas tout ce qui concerne les effets de la période de construction, travaux, ouvrages temporaires. L'impact carbone est incomplet en l'absence d'études sur les gaz de serre émis globalement.- peu de variantes ont été étudiées afin d'amoindrir les impacts d'un projet destructeur pour l'environnement, pour un gain de temps de trajet dérisoire à l'instar du renforcement des lignes excitantes,  - une compensation encore non aboutie puisque les réels impacts ne sont ni connus, ni maîtrisés, aucune démonstration d'absence de pertes nettes n'est proposée.Le projet s'appuie en outre sur des besoins encore moins valablement démontrés.Je suis directement concernée par le projet car habitante du Sud Gironde. Ce territoire éloigné de la métropole a su démontré son savoir faire en terme d'éco-tourisme, d'agriculture locale et écologique. Il a trouvé depuis quelques années un équilibre permettent de préserver cadre de vie et contraintes économiques. L'économie Sociale et Solidaire y a trouvée un berceau, viable et pérenne. Ce projet LGV remet en cause tous ses investissements humains et adaptés au territoire, et les met en péril.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Coudreuse Jessica - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 08:04:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je souhaite une reevaluation du projet grande ligne feroviaire Toulouse bordeaux
**Contribution :**
Bonjour,D’après les données presentées, il semblerait que la totalité des alternatives au passage de la ligne par la vallée de ciron n’ont pas été approfondies comme par exemple, le passage par la ligne ferroviaire existante. Cette vallée doit être préservée à tous prix ! Et je m’oppose à la proposition de ligne ferroviaire passant par cette vallée .Merci pour votre lecture,Cordialement Jessica Coudreuse
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marie LOMERO

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 08:05:57
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** enquête publique
**Contribution :**
Message: Ce projet à été promis et attendu depuis trop longtemps. Il est temps de le réaliser. Le Sud Ouest mérite une infrastructure moderne, durable et à la hauteur de son dynamisme.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Maurin-Caraco Myriam - Arles

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 08:11:27
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Je suis contre la ligne Toulouse Bordeaux
**Contribution :**
Pensons à nos enfants, on a besoin des arbres pour vivre, pas de béton
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# VIREPINTE JEAN LUC - Marions

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 08:16:23
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet GPSO
**Contribution :**
Je suis totalement opposé à ce projet car:- il n'apporte rien au territoire du sud gironde ni à ses habitants. On nous parle d'une halte à Captieux! quels trains, à quel rythme, a quels horaires, destinations???? On ne sait rien...- nous payons dès aujourd'hui pour un service que nous n'utiliserons pas; encore les ruraux qui paient pour les urbains- notre forêt déjà bien attaquée par l'industrialisation forestière va encore subir une attaque massive et entre autre la vallée du Ciron et du Barthos. Il n'y a que les Ecologues urbanisés qui peuvent penser que l'on peut compenser un territoire par un autre....Vous ne toucherez pas à ces vallées...- quid de l'alimentation électrique? En 2010 la société Comax avait en projet l'installation d'une chaufferie gaz pour alimenter la ligne LGV.... je n'ai trouvé aucune information à ce sujet dans le dossier actuel..... que je n'ai pu lire en entier.... car inaccessible pour le commun des mortel... 34 000 pages à lire en un mois!!!- ce territoire laissé à l'abandon depuis des décennies le sera encore plus s'il est coupé en deux par une ligne de train qui ne fera que passer pour transporter des urbains vers des villes ayant déjà capté tous les capitaux disponibles depuis toutes ces années. Nos Elus saupoudrent quelques €uros et il faut dire merci!!! - des spécialistes ont fait des études d'impacts; elles sont incomplètes, souvent détournées, oublient des pans entiers du territoire, les cartographies disponibles sont imprécises et/ou incomplètes.... On parle des fameux Hêtres.... mais qui parle des peupliers noirs pluri centenaires de la vallée du Barthos????- j'ai personnellement utilisé, exploité le Ciron pendant 20 ans en tant qu"industriel et n'ai jamais vu personne venir défendre les habitants/usagers de cette vallée et son bassin versant. Venir nous exploiter, profiter de notre territoire est bien l'objet du présent projet; il n'apportera rien à ses habitants ni à son territoire. - qui du financement alors que la France, le Département....la Région bientôt sont en faillite??? Pourquoi s'entêter à vouloir dépenser ces milliards que nous n'avons pas???
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Renaud  - Escaudes

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 08:17:30
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Détérioration de la nature sans but concret
**Contribution :**
Nouveau dans le sud-Gironde depuis 2020 et plus particulièrement à Escaudes  33840 dans la vallée du ciron.On m’avait prévenu de ce projet à la l’achat de ma maison dans la but de désenclave le territoire. Mais malheureusement les informations était fausse, le territoire ne sera pas désenclavé car les villes principales du sud-Gironde ( langon/bazas/la reole/marmande ) ne seront même pas sur le tracéLe tracé va détruire un eco-syntheme fragile, détruire des zones humides avec des espèces endémiques du sud-Gironde.À l’heure où on parle d’écologisme, de réchauffement climatique, on veut encore couper de la forêt qui ne sera jamais replanter, asséché des nappes phréatiques, détourner des courts d’eau alors qu’on manque d’eau pour donner accès au plus riches et pour aller plus vite aux métropole du sud-ouest Le projet aberrant ne doit pas se faire il n’a aucune utilité mise à

part renforcer la dette de la France avec un projet prévu pour 18 millards qui coûtera sûrement bien plus du double vu la nature du territoire marécageuse, nous faire payer une taxe supplémentaire dans nos impôt alors qu'on aura pas d'accès aux services, dénaturé un territoire authentique encore préservé par l'urbanisation dans leSud-ouest Pourquoi s'entêter à vouloir faire ce projet mise à part donner encore plus d'argent aux multinationales qui feront les travaux et c'est eux qui auront l'utilité de cette ligne La population local serra encore laissé de  côté aux profits de certaines personnes.Notre quotidien serra impacté par les travaux et après le train dans nos déplacements soi-disant pour le bien commun alors que dans les fait c'est un projet économiquement pas viable, qui va détruire une nature préservé en oubliant les habitants locaux Avec des études qui sont toutes défavorables écologiquement et environnementales
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Roulliès Françoise - Bazens

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 08:20:31
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non au projet de LGV Bordeaux/Toulouse
**Contribution :**
Je suis complètement défavorable au projet de réalisation de la nouvelle ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse. Pourquoi ? Gagner un temps infime (environ un quart d'heure, au plus vingt minutes) n'est pas tolérable au regard à la destruction de l'environnement et de l'effondrement de la biodiversité. Nous subissons actuellement une 6ème extinction de masse et toutes les études scientifiques démontrent (au delà même du bon sens) que l'empiètement de nos activités et donc de nos réseaux viaires est une des causes fondamentales de la disparition d'espèces animales non humaines indispensables à l'équilibre du biotope. Conservons notre nature intacte avec le peu qu'il nous reste !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Isabelle  - Cherbourg-en-Cotentin

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 08:24:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Réévaluation
**Contribution :**
Une étude plus appronfie de la modernisation de la ligne existante afin de préserver notre patrimoine naturel commun est indispensable et conséquent face aux enjeux climatiques .
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Garnier Marie - Tresses

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 08:27:26
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre ce probet
**Contribution :**
Madame, Monsieur,Dans le cadre de la participation du public concernant la demande d'autorisation environnementale pour les investigations préalables à la réalisation de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (Bordeaux–Toulouse), je souhaite exprimer mes réserves quant aux impacts que ces investigations pourraient avoir sur la vallée du Ciron, un territoire écologique particulièrement sensible.Même si ces investigations ne constituent qu'une étape préparatoire, leurs conséquences ne sont pas négligeables : forages, sondages, ouvertures de pistes d'accès, circulation d'engins,

déboisements et perturbations du sol risquent de provoquer des atteintes directes et durables à un écosystème déjà fragile. La vallée du Ciron, reconnue pour son microclimat, sa forêt-galerie, ses zones humides et sa biodiversité remarquable, fonctionne comme un corridor écologique essentiel. Toute artificialisation ou fragmentation, même temporaire, peut y provoquer des effets irréversibles.Ces investigations pourraient également dégrader des paysages naturels protégés, perturber la faune, modifier localement les écoulements d'eau et fragiliser des milieux dont la résilience face au changement climatique est déjà mise à l'épreuve. L'ouverture de chemins et la mécanisation nécessaire accroîtraient aussi les nuisances sonores et l'empreinte humaine sur un espace jusqu'ici préservé.Par ailleurs, ces investigations préfigurent un projet dont l'impact global sur la vallée du Ciron serait extrêmement lourd. Avant de valider leur réalisation, il serait nécessaire d'étudier plus sérieusement des alternatives moins destructrices :•modernisation des lignes existantes, permettant des gains de temps sans artificialiser de nouveaux espaces ;•optimisation du réseau TER, qui répond davantage aux besoins quotidiens de mobilité ;•amélioration technique progressive de l'infrastructure actuelle plutôt que la création d'un tracé entièrement nouveau.Dans un contexte où la sobriété foncière et la protection de la biodiversité sont des objectifs nationaux, il apparaît essentiel de s'assurer que ces investigations préalables ne compromettent pas un territoire d'une valeur écologique irremplaçable.Pour toutes ces raisons, je vous demande de reconsidérer l'autorisation environnementale demandée et d'examiner attentivement les impacts réels que ces investigations auraient sur la vallée du Ciron ainsi que les alternatives possibles.Je vous remercie pour l'attention portée à cette contribution.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# DANIEL BORY

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 08:32:05
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** FUTURE LIGNE TGV
**Contribution :**
BonjourJe soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse.Ce projet est vital pour le développement et l'attractivité du Sud-Ouest. Il renforcera les échanges économiques, facilitera les déplacements du quotidien et dynamisera nos territoires.Bien cordialement Daniel BORY
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Catherine - Cestas

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 08:35:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Observation sur le projet GPSO, secteur Ciron
**Contribution :**
La vallée du Ciron représente un écosystème unique façonné au cours de millénaires passés où des hêtres poussent dans une zone inattendue, dans un refuge glaciaire constitué par cette vallée avec des gorges et un climat tout particulier, tamponné, pas trop froid en hiver, pas trop chaud en été. Bref des conditions qui permettent au hêtre de se maintenir et à de nombreuses autres espèces (loutre, ...) d'être présentes représentant un réservoir de biodiversité exceptionnel à préserver coûte que coûte! Morceler ce paysage, c'est casser des interconnections entre espèces et déséquilibrer cet écosystème si précieux.Par ailleurs, le budget annoncé est pharaonique (entre 15 et 20 millions) pour construire cette nouvelle ligne à grande vitesse sachant qu'une modernisation des voies ferroviaires actuelles conterait moins cher, ne détruirait pas cet écosystème si singulier et permettrait à l'état d'investir cet argent dans d'autres projets en cette période de budget très serré où le gouvernement cherche à faire des économies partout!Avant toutes choses, une étude d'impact fouillée, bien sourcée

(faire un inventaire complet des espèces qui sont présentes sur cette zone, faire un état des lieux des conséquences pour les habitants de la zone, tenir compte des espèces à protégées selon la liste rouge établie par l'IUCN).Cette consultation en ligne n'est pas facile pour un ensemble de personnes peu habituées à internet et aux questionnaires en ligne, il faut prolonger la consultation et proposer des registres papier pour collecter les de l'ensemble des souhaitant s'exprimerBeaucoup d'avis émis par des autorités indépendants (OFB, Sepanso, CBNSA, PNRLG, SYSSO, ...) sont défavorables à ce projet prenant en compte que pour un tel projet, le porteur de projet est légalement tenu de respecter la règle éviter-réduire-compenser en se basant sur un état initial bien documenté (code du droit à l'environnement articles L.122-1 et suivants).Il faut donc tout d'abord établir un état initial mieux documenté en évaluant de façon précise où sont les zones humides sur la zone (quel est le protocole utilisé pour les identifier), quelles seront les espèces sensibles de la zone (cistude, salamandre, par exemple) impactées, en collectant des données forestières plus complètes et pour se faire s'associer aux experts locaux.Il me semble important et incontournable de rependre une enquête pour mesurer les impacts d'un tel projet car ses conséquences sont affreuses et faire les points sur les alternatives possibles. Ce projet oublie que ce qu'on observe sur notre planète actuelle est le fruit d'une évolution lente depuis des millions d'années où un écosystème est le résultat de coadaptation mutuelles de milliers d'espèces et est FRAGILE. Ne détruisez pas cette vallée du Ciron si belle, unique et précieuse.Je suis une usagère très régulière du train, moyen de transport que je défends vaillamment mais pas en utilisant des lignes qui massacrent des zones d'un écosystème si singulier et précieux.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Percevault  Jules - Chavanat

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 08:37:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet de LGV
**Contribution :**
La LGV dans son tracer actuel traverse la vallée du Ciron, écosystème unique et fragile qui serait détruit en partie et coupé en deux par les voies. Ce type de projets n'est plus possible aujourd'hui, on ne peut pas continuer à détruire des espaces naturels importants et je suis fermement opposé à ce tracer.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# de Marchi Florence - Marmande

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 08:38:24
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** contestation du projet  qui devastera l'équilibre de la biodiversite
**Contribution :**
Il faut protéger les territoires qui ont encore une évolution naturelle La vallée du Ciron est une zone équilibrée qui apporte une fraîcheur extraordinaire en période de canicule. la faune sauvage, les végétaux et bien sûr nous  humains avons besoin de préserver ces espaces qui conditionnent notre qualité de vie, la survie des espèces et contribuent à la richesse de l'identité de nos territoires.Au lieu d'une lgv  créons un sanctuaire naturel bien plus attractif à l'avenir. Prenez exemple sur le projet de Francis Hallé "pour la forêt primaire" en nord est france.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Isabelle - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 08:42:13

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Désaccord construction ligne
**Contribution :**
Il n’est plus possible de détruire les derniers lieux de biodiversité, les zones humides, les espaces naturels où se réfugient des espèces dont protégées pour un bénéfice immédiat de quelques uns.Il existe déjà des réseaux de transport, le toujours plus vite nous amènera toujours plus vite dans le mur.C’est encore et toujours la double peine : les citoyens vont devoir payer (alors que c’est un peu la crise pour une majorité, que les services publics indispensables ne sont plus financés -Hopital, éducation) la destruction de leur environnement pour quelque chose dont ils n’ont pas besoin.Halte aux autorisations de destruction de l’environnement.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Patricia - Aulnay

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 08:43:52
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Bonjour, je suis contre la destruction de la biodiversité sur le tracé d une ligne TGV Bordeaux Toulouse. Merci de préserver la nature, la faune et la flore qui disparaît à grande vitesse.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Thibault - Lerm-et-Musset

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 08:44:09
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Lgv
**Contribution :**
Je suis, comme la plus part des personnes habitant les collectivités autour, contre le projet de la lgv. Acharnement, projet pas réfléchi correctement et encore moins sur le terrain, destruction et modifications de nombreuses zones naturelles riche et fragile en faunes et Flore. Pour une lubi de villageois hors du temps et déconnecté. Pour aller a des endroits déjà desservi en transport et en accessibilité sous prétexte d'aller plus vite.Je suis contre nous sommes contre.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Wuilbaut Oriane - Grenoble

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 08:44:13
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Améliorez l'existant au lieu de détruire davantage
**Contribution :**
C’est une honte de ne jamais explorer suffisamment les solutions et toujours vouloir construire davantage. C’est une honte en sachant d’autant plus la biodiversité millénaire qui disparaîtra à cause de vous. Honte de ce pays et de ces personnes qui n’ont aucune état d’âme alors que vos enfants seront concernés
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Larmagnat Corinne - Vaucluse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 08:44:28
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Contre le projet de destruction écosystème pour une ligne train
**Contribution :**
Bonjour, Vous allez détruire une écosystème important, qu'en est ce que vous allez réaliser le désastre en cours à vouloir détruire la nature et biodiversité. Ce qui se passe en France est dramatique pour nos enfants et petits enfants . Je suis contre votre projet Bonne journée
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Danielle Suau

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 08:47:12
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Soutien total pour la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse
**Contribution :**
Je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse. Ce projet est vital pour le développement et l'attractivité du Sud-Ouest. Il renforcera les échanges économiques, facilitera les déplacements du quotidien et dynamisera nos territoires.Mme Danielle SUAU
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Christian Valette

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 08:49:32
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse.
**Contribution :**

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LESBATS J. Pierre - Soustons

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 08:51:55
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Avis défavorable à l'autorisation environnementale relative aux investigations préalables à la réalisation de la Ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse.Sur la base de l'observation suivante relative à la ligne nouvelle Bx Tlse et DaxParticipation du  public du 27 octobre au 26 novembre 2025_____Le porteur de ce projet a conscience de trois conséquences si ce projet venait à se concrétiser, elles sont :? un impact écologique extrêmement négatif largement décrit ;? une économie financière qui ne peut pas conduire à l'équilibre ;? une économie générale contestée par les experts dont notre république s'est dotée avec la Cour des Comptes.Poursuivre une action dans ces conditions relève d'une fiction ou d'un fantasme. Sauf à penser que le porteur de projet est d'obédience libérale sans discernement, sa vue fantasmatique est à son propre fondement comme à celle des institutions ; il imagine alors la possibilité de modeler ces dernières selon les besoins, sans frein et limites autre que son bon vouloir. C'est sociologiquement et ontologiquement inacceptable.Je prie donc les membres de la Commission de bien vouloir prendre en compte ma remarque pour évaluer ce projet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mallau - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 08:53:17

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Laisser le Ciron
**Contribution :**
La LGV ne va faire que détruire cet habitat incroyable qui subit déjà les effets de la pollution. Laissons le vivre en paix, nous en avons besoin
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bagilet Delphine - Marions

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 08:53:59
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Refus du projet LGV en l'état
**Contribution :**
A une époque charnière, ou l'impact négatif des activités humaines sur les écosystèmes se fait ressentir dans notre quotidien, il est criminel de détériorer chaque fois un peu plus notre environnement sans envisager des solutions plus globales et intégrées. Des solutions existent. Des lignes existantes peuvent être modernisées et cela sans détruire des pans entiers de notre environnement qui risque d'être définitivement perdus. Pour les générations futures, pour nous, pour le vivant dont l'humain fait parti, il est nécessaire de repenser ce projet différemment.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# CAPARROZ Claude - Agen

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 08:56:51
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** trajet PAU>Agen>Marseille
**Contribution :**
bonjour: merci de me dire quelle serait la duré du trajet entre Pau et Marseille via Agen grâce à la LGV et à l'extension du SRGV que vous prévoyez entre Dax et PAU ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# ville Nos arbres - Marmande

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 08:57:23
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** contestation du projet soutien à nos derniers milieux naturels. Pour une rénovation de la ligne de chemin de fer existante
**Contribution :**
Notre association Nos arbres en ville s'engage à soutenir toute initiative protégeant les milieux naturels de notre territoire car ils sont des réserves de biodiversité.Quand nos villes sont surchauffées en été, nos campagnes surexploitées, il est temps de repenser les conditions d'un avenir vivable. Nous sommes pour la création de corridors de biodiversité de nos forêts vers nos centres urbains. Pour faciliter la compréhension de l'équilibre des milieux naturels, modèles de sols vivants. Pour la rénovation de la ligne de trains actuelle.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# michel - Roquefort

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 08:59:42
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis sur la demande d'autorisation environnemen tale

**Contribution :**
L'enquête publique datant de 2014 a rejeté à 90% ce projet et la commission d'enquête a émis un avis défavorable, pourquoi nous demande t'on notre avis? pour passer en force encore? L'Autorité environnementale, en date du 25/09/2025, n'a t'elle pas relevé " l'absence ou l'obsolescence de données chiffrées, essentielles notamment à l'évaluation de l'éventuelle Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur du projet ".Un dossier de plus de 25000 pages a été transmis aux élus, comment est-il possible de le consulter en si peu de temps. La brochure LNSO dénote un mépris total pour les lois sur l'environnement : dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées, demande d'autorisation de défrichement, de destruction des haies.Le désastre écologique est inévitable sur tout le parcours de cette ligne. Au cas précis du Lot et Garonne concernant la liaison ferroviaire prévue entre l'actuelle gare d'Agen et la nouvelle, indépendamment des destructions prévues ci-dessus, il serait intéressant d'aborder le problème de l'hydraulique. Actuellement nous subissons les conséquences du passage de la rocade dans cette zone, qui depuis sa construction, dès qu'il y a un orage, la plaine est inondée et notamment le refuge animalier de Brax qui est victime plusieurs fois par an de la montée des eaux nécessitant l'installation de pompes. On peut raisonnablement penser qu'avec la ligne TER, le creusement d'une tranchée de plusieurs mètres pour permettre son passage sous la Départementale 119, puis la construction de remblais afin que le TER traverse cette plaine et soit à niveau de la première terrasse, la situation ne fera qu'empirer. Quel impact cela aura t'il sur la nappe phréatique? Il serait souhaitable que ce soit de véritables experts compétents dans le domaine de l' hydraulique qui soient en charge de ce dossier. A une époque où l'eau devient un bien rare et précieux, où la préservation de la nature devrait être la préoccupation principale pour les générations futures ( ne parlons pas de gaspillage d'argent public ) il est irresponsable d'envisager des travaux d'une telle ampleur.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Catherine - Sers

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:02:03
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable au projet
**Contribution :**
La vallée du Ciron est un écosystème de 40 000 ans unique et précieux en France. Le tracé de la LGV serait néfaste pour la biodiversité et l'équilibre naturel de la région.Des autorités indépendants (OFB, Sepanso, CBNSA, PNRLG, SYSSO...) ont déjà émis de nombreux avis défavorables à ce projet dont l'étude d'impact parait incomplète (inventaire des espèces, espèces protégées, zones humides...).La modernisation des voies ferroviaires déjà existantes serait la meilleure alternative d'un point de vue protection de l'environnement et financier.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Ciana Marine - Neuffons

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:06:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Lgv
**Contribution :**
Bonjour,Je suis triste et sidéré que la possibilité de faire une nouvelle ligne de train soit encore d'actualité en gironde. La vallée du ciron va s'en retrouvée complètement modifier, c'est un désastre écologique. Puisse les pouvoirs public entendre les citoyens, les élus, les associations qui demandent l'arret de se projet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Maëlle - Metz

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:07:28
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Arrêtons définitivement ce projet
**Contribution :**
La vallée du Ciron abrite une biodiversité exceptionnelle, avec une hêtraie relictuelle avec un patrimoine génétique d'une importance capitale. Ces écosystèmes sont fragiles et sont étudiés notamment par l'INRAE, dont les études prouvent la notoriété du site. Détruire ces espaces va contre tous les engagements de la France et les demandes de l'Europe, contre nos politiques publiques à l'heure où le réchauffement climatique se fait de plus en plus sentir. Cette ligne de tgv qui plus est ne sera pas avantageux pour bon nombre d'utilisateurs. C'est une aberration.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Martinelli Christine - Noaillan

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:08:18
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la LGV
**Contribution :**
Ce projet va détruire un écosystème déjà menacé, des espèces en voie de disparition, des arbres majestueux.Notre région est déjà victime de nombreuses coupes rases. Donc non à l'autorisation environnementale et stop à ce projet, extrêmement coûteux et destructeur.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Ferrer Arnaud  - Bommes

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:09:48
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection de la vallée du Ciron
**Contribution :**
La vallée du ciron est un haut lieu de la biodiversité française. Un tiers de toutes les espèces végétales de France y sont représentées .La trentaine de ponts prévus dans cette vallée et les camions qui vont y acheminer les millions de tonnes de ciment vont détruire le caractère unique et précieux de cette vallée.J'habite cette vallée. J'y ai relevé des traces de loutre à 500m de chez moi. Pas plus tard qu'hier j'ai observé un pic noir à 200m. Des salamandres vivent dans toute cette vallée! Nous ne pouvons pas laisser toutes ces espèces être détruites pour ce projet.Je demande à ce que la LGV contourne cette vallée.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Beq Jerome

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:10:51
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** soutien
**Contribution :**
Bonjour, Je me permets de vous écrire pour vous dire que je soutiens pleinement ce projet. Outre le fait qu'il s'inscrit dans la logique d'avoir une boucle ferrée à grande vitesse sur le territoire national, ce qui est structurant, il permettra également une forte baisse du trafic aérien Toulouse-Paris, comme ce

fût le cas lorsque la ligne Paris-Marseille a été construite ( moins 40% ). Bonne journée, Cordialement, Jérôme Beq
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Christine SARRAZIN - Saint-Genest-Malifaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:11:18
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** BERNOS BEAULAC
**Contribution :**
Je m'associe pleinement à toutes les personnes qui luttent pour la préservation de l'environnement. Le projet de LGV Bordeaux Toulouse va à l'encontre de la raison dans une époque où la biodiversité disparaît à grande vitesse.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Gruchowiak  - Montlivault

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:12:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis négatif à l'encontre de l'investigation
**Contribution :**
Je souhaiterai exprimer un avis négatif à l'encontre de l'investigation environnementale qui a été réalisé sur le site de la vallée du Ciron. Celui-ci a été bâclé et ne répond pas à une étude environnementale approfondie. Sa destruction relèverait d'un massacre local pour la biodiversité. Arrêtons de faire passer les marchés économiques et financiers avant l'environnement et la biodiversité déjà très bouleversés.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jean-Pierre Chilaud

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:13:32
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Nouvelle ligne LGV
**Contribution :**
Bonjour, Je souhaite que vous procédiez à une étude alternative pour la ligne LGV Bordeaux Toulouse. La vallée du Ciron est un éco système unique avec des zones humides, des forêts et des espèces rares. Je demande un délai de consultation rallongé. 34000 pages sont indigérables pour la majorité de citoyens. Les inventaires et expertises sont à compléter. La dette écologique est impossible à évaluer. Sans étude comparative avec une rénovation de la ligne ; cet investissement énorme ne peut-être justifiée. Qui va payer ce projet??? Quels vont être les tarifs pour les utilisateurs??? Merci de prendre en considération mes demandes. Bien cordialement M.Chilaud
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Claire - Verdelais

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:13:37
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV dans zone à protéger
**Contribution :**
Aller vite dans des conditions écologiquement acceptables, c'est bien. C'est le cas, nous dit la SNCF à chaque voyage, quand on prend le TGV entre Bordeaux et Paris. En consommant très peu par

rapport à une voiture et encore mieux un avion, on participe à la sauvegarde de la planète. Et ça, c'est bien. Qu'en sera-t-il si la LGV s'étend jusqu'à Toulouse, selon le trajet prévu pour l'instant ? Au niveau de la consommation d'énergie et du rejet de CO2 sur un voyage, ce sera indéniablement positif. Mais sur le reste ? Qu'en sera-t-il des visons d'Europe encore présents dans la vallée du Ciron, espèce protégée mais en voie d'extinction ? Qu'en sera-t-il de la vie locale en Sud Gironde, basée sur un réseau de routes et chemins ancestraux dont la LGV va parfois couper la route ? Qu'en sera-t-il des usagers actuels de la SNCF, qui tous les jours prennent le TER entre Langon et Bordeaux, et qui voient depuis le début des travaux de la LGV leur temps de trajet allongé et le nombre de trains retardés, voire inopinément supprimés, affectant considérablement leur quotidien ? SNCF Réseau a-t-il les moyens de rénover les voies actuelles tout en créant la LGV ? S'il n'a pas ces moyens - et je crois qu'il ne les a pas - quelle voie sera sacrifiée ? Et les achats de matériel, les trains, les voitures, qui les paiera s'il faut les acheter en double ? Les réponses à ces questions sont déjà connues. Le vison d'Europe et les autres espèces en voie de disparition de la vallée du Ciron, déclarée Zone Natura 2000 il y a quelques décennies pour permettre leur protection, disparaitront. Les habitants du Sud-Gironde changeront d'itinéraires, ils cesseront d'aller au marché tout proche parce que la route sera coupée ou gênée par les infrastructures ferroviaires, ces ruptures topographiques créeront des ruptures de sociabilité. Les usages du TER seront de plus en plus en retard, ils râleront sur la SNCF, ce service public qui n'en est plus un et qui marche mal depuis qu'il ne l'est plus. Les gens du Sud Gironde disent qu'ils vont regarder passer des trains ultra rapides dont ils ne profiteront pas et qui transporteront des gens qui n'ont rien à voir avec eux. C'est un clivage de plus. La LGV est un clivage. Territorial, social, économique. Gagner 30' pour aller à Toulouse, c'est plus important que préserver la cohésion sociale et la qualité de vie ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Boudey Yann - Mérignac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:14:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je m'oppose au projet de LGV
**Contribution :**
Il est important d'arrêter de détruire des puits de vie, en particulier la vallée du Ciron au profit du gain de temps et des bénéfices des sociétés. Notre nature est plus importante que le reste, il faut la préserver au maximum.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Juliette - Penne-d'Agenais

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:19:49
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV Toulouse-Bordeaux
**Contribution :**
Bonjour,Encore un projet extrêmement couteux qui va faire plus de mal que de bien. Comme toujours l'économie et le développement passent avant la préservation de l'environnement. N'oublions pas que l'Homme fait partie de la nature, en la détruisant, nous mettons notre espèce en péril. Nous dépendons à 100 % de ce que nous offre la nature pour vivre. Grâce à elle nous pouvons respirer, nous nourrir, nous loger, nous vêtir, nous soigner, nous divertir...nous lui devons un immense respect. Le croissance capitaliste détruit la nature et des vies humaines. Il est grand temps de mettre en place un développement qui préserve le vivant.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jean-Claude - Pompéjac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:21:19
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Le triangle ferroviaire du Ciron
**Contribution :**
L'absence du triangle ferroviaire du Ciron pour cette demande d'autorisation environnementale est un sujet d'étonnement et d'incompréhension.Le triangle ferroviaire du Ciron, pourtant l'un des secteurs les plus sensibles du GPSO, a été exclu de la DAE1 en violation du principe d'analyse cumulative.Sa construction entraînerait : • la destruction d'une forêt alluviale remarquable en rive gauche ; • le tarissement irréversible de deux sources permanentes ; • l'assèchement définitif de zones humides rares, essentielles à la Cistude d'Europe ; • la disparition de la principale zone de ponte de cette espèce strictement protégée.Cette exclusion masque les impacts les plus graves du projet et constitue une irrégularité majeure de l'évaluation environnementale.La demande d'autorisation environnementale déposée par SNCF doit être refusée.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Anne - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:25:28
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protéger la hêtraie
**Contribution :**
Nous avons un devoir en tant que citoyen de la terre de sauvegarder le patrimoine exceptionnel qui nous a été confiée . Il est absolument nécessaire de conserver intacte cette hêtraie.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# DUTRUY marine - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:28:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** avis defavorable
**Contribution :**
L'impact sur l'état environnemental de ce dit grand projet est disproportionné par rapport au gain escompté en terme de mobilité, et va entrainer une destruction irréversible de ce milieu dont on sait aujourd'hui qu'il est déterminant dans l'équilibre du vivant (biodiversité et zones humides notamment).Plus loin, je suis désespérée par les modalités de la dite concertation publique ; vu les procédés employés depuis la réouverture de ce projet, on ne peut que constater des infractions graves à la démocratie et aux principes fondamentaux de notre république (principe de précaution, principe de concertation, contournement des avis techniques, levée d'impôt local sans intérêt local ).j
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rodolphe - Parempuyre

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:30:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Le projet de LGV est un non-sens écologique global
**Contribution :**
La vallée du Ciron est un écosystème mature unique. aucune mesure de compensation ne pourra restaurer ce joyau détruit. La meilleure mesure est l'évitement, pas la compensation. Toute altération, au nom du toujours plus vite, serait une perte irrémédiable pour l'environnement, mais aussi pour les

habitants concernés. De plus, pour avoir déjà emprunté la ligne existante entre Bordeaux et Toulouse, plusieurs fois, il s'agit d'une ligne agréable et pas si longue. L'urgence c'est de reprendre le temps, pas d'aller toujours plus vite. La destruction d'habitats tout le long de la nouvelle ligne prévue n'est en aucun cas justifiable par un argument du type "il faut aller plus vite car c'est ce que veulent les gens". Non, c'est ce que veulent une poignée de personnes avec le pouvoir de faire passer de tels projets en force... pas un besoin exprimé par la population. Rassemblez les sous et prenez le temps de moderniser la ligne actuelle. ça sera bien plus efficace et acceptable ! Comme pour tout projet de ce type, l'étude d'impact est insuffisante. Rien ne vas ! des étudiants de Bordeaux 1 auraient mieux fait. Les données sont tronquées, lacunaires, manquantes. Les locaux n'ont pas été consultés. Même des étudiants auraient mieux fait ! Mettez tout cet argent à disposition des universités ils en feront bon usage. Vous allez détruire non seulement des écosystèmes, mais les services écosystémiques qui vont avec. Et ça, ce n'est pas la "remédiation" qui compensera. c'est détruit, à tout jamais (à l'échelle de notre génération et pour un bon millier d'années). A l'ère du changement climatique, on a BESOIN de ces écosystèmes. pas d'une ligne à très grande vitesse. Oui au train, non à la destruction des écosystèmes. Faites MIEUX avec ce qui existe déjà.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LAFITTE Catherine - Bazas

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:31:02
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** OPPOSITION
**Contribution :**
OPPOSITION AU PROJET COMPTE TENU DES NOMBREUX IMPACTS NÉGATIFS SUR L'ENVIRONNEMENT ET SON COÛT PHARAONIQUENOUS DEVONS PROTÉGER LA NATURE AU LIEU DE LA DÉTRUIRE DAVANTAGE !NOUS DEVONS ÉCONOMISER AU LIEU D'AUGMENTER LES DÉFICITS DE L'ÉTAT, DU CONSEIL RÉGIONAL, DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rémi - Agen

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:31:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution à l'enquete concernant le projet de LGV proche de chez moi, à Agen
**Contribution :**
Bonjour,Je suis formellement contre ce projet car il va m'impacter, dans mon quotidien sur plusieurs points :Tout d'abord, ce projet aura un impact énorme sur le paysage, sud Agen. Des ponts, viaduc et autres infrastructures vont impacter les zones boisés, agricoles naturelle. Les compensations liées à la destruction de ces mieux ne fonctionne plus à cette heure du réchauffement climatique. Les jeunes arbres plantés voient leur croissance freiner et bousculé par les étés trop chaud.La nature met trop de temps à se régénérer, les faunes qui la peuple se voie aussi bousculer dans son habitat qui est déjà réduit par la voie ferré existant, l'autoroute et les routes existantes. Il 'n’est plus possible de créer d'autres obstacles.Cela va impacter mon projet de vie d'achat d'une maison. Raccourcir les temps de trajet avec les métropoles met une pression sur le prix des logements. Des familles avec des salaires plus élevés vont venir investir voire s'installer et faire grimper les prix. Ayant un petit revenu, je vais devoir m'éloigner de mon lieu de travaux pour trouver ou diminuer ma surface habitable que je souhaite.Les habitations proches de la LGV seront invendables ou vont impliquer des conditions de vie désastreuses pour les personnes qui vivent à proximité.Non pour la LGV, oui pour le projet de modification et d'amélioration de la ligne existante.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.
**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:32:44
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Nouvelle ligne Toulouse-Bordeaux
**Contribution :**
Je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse. Ce projet est vital pour le développement et l'attractivité du Sud-Ouest. Il renforcera les échanges économiques, facilitera les déplacements du quotidien et dynamisera nos territoires.Michel MartinMontauban
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Pao - Sainte-Bazeille

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:34:58
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je conteste le projet GPSO (secteur Ciron)
**Contribution :**
La vallée du Ciron présente un ensemble d'habitats riches, sauvegardés et connectés. Il est de ce fait fragile à tout projet venant perturber son équilibre écologique. Son unicité en fait un bien commun essentiel à protéger pour les générations futures. Le projet d'une nouvelle ligne TGV n'est pas sérieuse au vu de la présence d'une ancienne ligne dont la rénovation engagerait des frais écologique et financier bien moindre, surtout en période de crise budgétaire. De plus, ce projet est fondamentalement injuste, car ce sont les locaux qui subiront la perte de cet écosystème et qui devront, de plus, financer ce projet contre lequel ils sont farouchement opposés via un impôt foncier. Ainsi, le financement du projet ne respecte pas le principe d'équité : ceux qui paient ne sont pas ceux qui bénéficieront réellement de la LGV.Il apparaît de plus suspicieux que l'étude d'impact n'est pas mise en avant des impacts résiduels majeurs mettant de ce fait à défaut la mise en œuvre du projet au vu de la diversité, la richesse et l'importance des habitats et espèces impactés. La mesure ERC présentée est en effet largement insuffisante. Cela est amplifié par tous les rendus des autorités indépendants qui sont défavorables ou très critiques envers ce projet (OFB, CBNSA, PNRLG, CLE, etc). Je demande une protection intégrale de la vallée du Ciron et une étude alternative sérieuse.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Isabelle - Colomiers

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:36:04
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** CONTRE le projet de LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Ce projet menace directement la vallée du Ciron, un écosystème unique :• hêtraie glaciaire vieille de 40 000 ans• forêt-galerie, zones humides et microclimat exceptionnel• biodiversité rare (cistude, salamandre, oiseaux, insectes…)Le tracé de la LGV :• détruirait des habitats fragiles• fragmenterait les continuités écologiques• perturberait durablement les zones humidesMalgré ça, l'étude d'impact est jugée incomplète et les alternatives moins destructrices (comme la modernisation de la ligne existante) n'ont pas été sérieusement étudiées.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Chabut Ambrine - La Réole

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:40:05
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Non à ce projet immonde
**Contribution :**
J'ai 14 ans et je vais payer toute ma vie pour ce projet atroce.Ce que j'aime c'est la nature et les animaux.Vous décidez à notre place de l'avenir de la planète et vous êtes complètement irresponsables !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Alexis Adam - Talence

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:42:55
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable
**Contribution :**
Je vis à côté du ciron depuis que je suis tout petit, j'ai eu l'habitude de m'y balader d'aller observer les animaux les plantes dans ce lieu magique. Maintenant adulte et aillant fait des études de biologie je comprend l'importance de cette vallée et l'impact écologique de sa destruction, de plus en plus de zone humide disparaissent dans le monde ce qui se répercute sur tellement d'espèces primordiales pour un avenir plus sain et radieux. D'accord Toulouse et bordeaux ne sont pas bien relié mais ce n'est pas non plus infaisable et je pense que nous pouvons nous permettre de faire quelques heures de trajet en plus dans notre vie pour protéger notre belle planète.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# THORAVAL GUY - Andernos-les-Bains

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:49:58
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Déforestation
**Contribution :**
Le massif landais est déjà traversé par de nombreuses voies, il n'est pas nécessaire de sacrifier des centaines d'hectares de forêt et d'espaces naturels pour créer une liaison de plus : pour gagner un peu de temps sur les trajets en train (et compenser sans doute un peu les retards chroniques), le plus simple serait certainement le renforcement des voies ferrées existantes, qui semble la solution la plus immédiate. S'il on a vraiment besoin de défricher de nouvelles surfaces pour que cet éventuel chantier dégrade moins la continuité et la régularité des liaisons existantes, déjà très médiocres, ne peut-on pas a minima longer les liaisons existantes (autoroutes, voies ferrées, garonne) et partager ou étendre leurs emprises, là où le mal a déjà été fait précédemment ?De plus le projet de nouveau tracé supprime la desserte actuelle, certes limitée, du bassin d'Arcachon, imposant aux voyageurs de se rendre à Bordeaux par un TER aux horaires aléatoires, alors que la liaison aérienne avec Paris a déjà été supprimée sans aucune consultation des populations.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Claude JEAN

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:52:41
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Ligne LGV
**Contribution :**
Bonjour, Dans le cadre d'une consultation citoyenne, je souhaite que cette ligne LGV sud ouest se réalise car elle est vitale pour le développement de notre région sur le plan économique, sur celui des moyens de transport modernes, non polluants, rapides, donnant de belle opportunités d'évolution des

villes moyennes comme celle de Montauban avec l'implantation d'une nouvelle gare, site attractif pour de nouvelles entreprises et site attractif pour le tourisme. Arrêtons de nous soumettre à l'écologie punitive et garantissons la préservation économique et l'emploi local pour permettre aux citoyens de travailler, et voyager confortablement et rapidement en France. Il vaudrait mieux centrer les convictions écologistes sur la circulation des poids lourds qui entraînent bien plus de désagréments qu'un TGV. Cordialement Claude JEAN MONTAUBAN 82000 Envoyé de mon iPhone
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Association L.E.A. - Landiras

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:53:31
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable de l'association LEA
**Contribution :**
Vous trouverez ci-joint la contribution de l'association L.E.A. qui s'oppose fermement à la demande d'autorisation environnementale.relative aux travaux préalables du projet LNSO Bordeaux-Toulouse.L'Association L.E.A. confirme son opposition au projet LNSO dont la réalisation artificialiserait des centaines d'hectares, détruirait une quantité scandaleuse de milieux agricoles, forestiers, aquatiques et impacterait lourdement les habitants.Le dossier confirme un effondrement des émissions CO2 évitées par report modal ainsi qu'un allongement du temps de retour carbone. Contrairement aux affirmations de SNCF réseau, le projet GPSO ne participerait quasiment pas à la Stratégie Nationale Bas-Carbone. Le cout estimé  pour le projet LNSO complet serait d'au moins 24 milliards d'euros !L'association demande l'entretien et la modernisation des lignes existantes et l'amélioration de leur desserte, au service des transports du quotidien.
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (LEA-contributionDAE1.pdf)
Document : LEA-contributionDAE1.pdf, page 1 sur 15

L.E.A
LANDES ENVIRONNEMENT ATTITUDE

**Adresse postale :** *Landes Environnement Attitude B.P. 3 33720 Landiras*
**Adresse mail :** *lea.asso@free.fr*
**Site Internet :** *http://lea.asso.free.fr*

*Agissons ensemble pour l'Environnement*

Landiras, Mardi 25 Novembre 2025

L'association Landes Environnement Attitude a pour objet de promouvoir en toute indépendance, dans les landes girondines, toute action de connaissance et protection de l'environnement, au sens le plus large, y compris de :

- sensibiliser et éduquer le public dans le domaine de la nature et de l'environnement,
- agir, y compris ester en justice, pour la sauvegarde et la défense de ses intérêts dans les domaines de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme.

C'est à ce titre qu'elle participe à la Participation du Public par Voie Electronique sur la ligne Bordeaux-Toulouse dans le cadre de la 1ère demande d'autorisation environnementale sur les investigations préalables.

Et c'est dans le cadre de son projet de défense de l'environnement que l'association LEA a souhaité vous faire part des observations sur la forme de cette consultation et sur le fond suite à la lecture des documents mis à disposition sur le site https://www.registre-numerique.fr/ligne-nouvelle-bordeaux-toulouse-ppve1/ .

Denise Cassou,
Présidente de l'Association L.E.A

## 1 – Remarques sur la forme

Ergonomie du site :
- la proposition de télécharger 339 fichiers, dont certains proviennent d'un découpage d'un fichier complet est une très mauvaise choix qui ralentit l'accès et le téléchargement
- leur exploitation est ardue avec ce découpage imposé et les noms sibyllins de fichiers
- il faut faire 3 clics pour accéder à un fichier précis
- le temps de chargement de la totalité du dossier qui dépasse plusieurs gigaoctets est de plus de 2 heures.
- il est dommage de n'avoir pas fourni un lien vers un zip du contenu complet.
- le logo pour options de réglage d'accessibilité numérique est bien trop minuscule pour être rapidement vu et identifié.




- ce logo est invisible directement sur la page destinée au smartphone.

Forme du dossier :
- plus de 34000 pages sans nombreuses synthèses intermédiaires.
- des points non abordés (voir plus loin), certains de manière très discrète : le financement en quelques lignes, le bilan carbone en 4 pages. Avouez que c'est très peu au regard de l'énormité du dossier.

Conseils de lecture :
- on remarque qu'il s'agit de lecture sur écran d'ordinateur car il n'est pas écologiquement responsable d'imprimer un nombre important de pages lors d'une enquête « dématérialisée ».
- des conseils de lecture sont donnés dans la notice de lecture qui est complètement enfouie dans les pages du site. C'est dommage car c'est un point important pour aider à la compréhension et la participation du public.
- Pour la pièce C, qui fait 84 pages, vous préconisez un temps de lecture 15 minutes. Ce qui fait 10 secondes par page. C'est une lecture ultra-rapide voire un survol.
Pour la pièce F V8 : cette fois-ci c'est 15 minutes que vous envisager pour lire 122 pages, soit 7 secondes par page ...

Avez-vous testé une lecture à un tel rythme ?
Vos conseils de lecture ne sont pas réalistes .

Qu'est-il prévu pour les personnes non connectées ou peu familières d'Internet ?
- des copies papier disponibles aux préfectures et aux sous-préfectures à certaines heures, la possibilité de les consulter sur place, avec éventuellement des personnes pour accompagner .
- une accessibilité numérique très discutable avec un logo Accessibilité trop minuscule dans les pages web.

Des mesures bien légères qui éliminent quasiment ces personnes de la consultation.

## 2 – Remarques sur le fond

**- Analyse comparée des avis AE et CNPN**

Voilà un tableau de synthèse sur des remarques de l'AE et du CNPN.

| Thème / Critère | AE (Autorité Envr.) | CNPN |
|---|---|---|
| **Qualité du dossier cartographie** | Cartographies imparfaites<br>articulation dossier/cahiers incohérente. | Dossier énorme,<br>Manque de synthèse<br>tableaux/carto absents. |
| **État initial / inventaires** | Incomplets<br>(amphibiens, invertébrés, sols). | Prospections partielles,<br>sans couvrir les cycles biologiques |
| **Séquence ERC** | ERC non bouclée<br>évitement marginal<br>foncier non sécurisé. | ERC inaboutie<br>compensation non opérationnelle à ce stade. |
| **Eaux / hydrologie** | Protocoles anti-pollution génériques<br>besoins de protocoles renforcés. | Impacts bruts non évalués<br>(fonctionnalité/continuités)<br>compatibilité SDAGE incertaine |
| **Risques incendie, invasives, pollution** | Risques identifiés<br>mesures génériques insuffisantes. | Insuffisance d'analyse<br>des risques cumulatifs. |
| **Natura 2000 & espèces protégées** | Habitats d'intérêt mal intégrés<br>continuités non évaluées. | 223 espèces concernées<br>dérogation non justifiée<br>inventaires lacunaires. |
| **Suivi / gouvernance** | Manque d'indicateurs<br>et d'un suivi indépendant. | Indicateurs et protocole<br>de suivi non précisés<br>suivis 50 ans demandés. |

En résumé, beaucoup de manques, d'insuffisances, d'oublis, de non évaluation dans le dossier présenté par SNCF Réseau.
Ce qui a valu un jugement très sévère de ces 2 organismes et un avis défavorable à la demande d'autorisation environnementale.

**- Réponses de SNCF Réseau à l'AE et au CNPN**

SNCF Réseau donne surtout des réponses de « principe » avec des explications peu précises qui ne lèvent en rien les demandes et les inquiétudes évoquées.

**- Analyse comparée des avis du PNR et de la CLE du Sage Ciron**

Voilà un tableau de synthèse sur des remarques du Parc et de la CLE du Sage Ciron.

| Thème / Critère | PNR Landes de Gascogne | SAGE Ciron (CLE) |
|---|---|---|
| **Qualité du dossier cartographie** | Erreurs de surfaces (incohérences)<br>Documents SIG non fournis | Manque SIG,<br>Découpages et emprises flous. |
| **État initial / inventaires** | Amphibiens/reptiles/chiroptères :<br>- absence de synthèse<br>- faune du sol ignorée. | ZHT non caractérisées (40%)<br>espèces oubliées. |
| **Séquence ERC** | Évitements partiels<br>Sites compensatoires mal documentés ou retirés ? | Compensation surfacique<br>mais fonctionnalité non démontrée<br>durée 50 ans insuffisante. |
| **Eaux / hydrologie** | 282 ha zones humides impactées<br>sondages pédologiques insuffisants. | Bandes d'évitement trop faibles<br>risques sur captages (ex. Carroy). |
| **Risques incendie, invasives, pollution** | Incendie sous-estimé<br>Risques d'espèces invasives. | Pollution par engins MES mentionnée<br>risques hydrologiques. |
| **Natura 2000 & espèces protégées** | Espèces sensibles (odonates, amphibiens.) potentiellement impactées ; corridors critiqués. | Plusieurs HIC concernés<br>fragmentation du Ciron mal évaluée. |
| **Suivi / gouvernance** | Parc non associé ;<br>gouvernance et concertation insuffisantes. | Foncier compensatoire peu sécurisé<br>dépendance à conventions fragiles. |

**- Réponses non fournies au PNR et Sage Ciron**

« Le maître d'ouvrage a pris bonne note de l'avis du président » pour seule réponse c'est un peu court, méprisant et c'est nier, écarter des points importants évoqués par des institutions connaissant bien les zones concernées !

D'abord manquer de respect du travail consciencieux de deux équipes de plusieurs personnes travaillant pendant plusieurs jours sur un dossier énorme.
Plusieurs dizaines d'heures balayées d'un revers de la main.

Ensuite c'est ne pas répondre et éluder ces nombreux points négatifs à gérer.

Par exemple ne pas se soucier des risques incendie dans une zone de forêt très sensible.
L'équipe de SNCF Réseau, sans doute basée à Toulouse ou à Bordeaux Métropole, aurait dû s'informer et aussi se souvenir des terribles incendies de la Teste-de-Bush et de Landiras 1 et 2 (12 juillet 2022-14 août 2022) qui ont entrainé l'évacuation de 36 750 habitants et ravagé 32 000 hectares de forêt, principalement de pins. Le département de la Gironde n'avait reçu que des précipitations limitées depuis août 2021. Ce déficit pluvial a favorisé l'assèchement des massifs forestiers qui, combiné à la vague de chaleur en Europe occidentale en juillet 2022, à la sécheresse persistante et à des vents tempétueux, a amplement exposé la région au risque d'incendie. Le mercredi 28 septembre 2022, la préfète de la Gironde a annoncé que l'ensemble des feux était désormais éteint après deux mois et demi de lutte.
Pourtant ce feu couve encore en sous-sol en 2025, alimenté par du lignite qui y est présent.

Ne pas prendre en compte ou minimiser les risques incendie est inconséquent et dangereux pour les personnes, les maisons et la forêt !

**- ERC : l'exemple Loutre / Vison à Landiras**

Voici l'illustration de la séquence ERC, proposée par SNCF Réseau, appliquée au couple Loutre/Vison à Landiras au PK32 et suivants.




Ces 2 mustélidés ont bien été observés à Landiras en 2025.
Vous attribuez un enjeu majeur dans la zone d'étude et fort dans l'impact résiduel.





Dans la séquence ERC, vous proposez uniquement la compensation dans une zone de 45,4 ha située près du lieu-dit La Capère, à 500M du projet LGV.
Avec une promesse d'achat signée, l'achat n'étant pas effectué.
On remarque dans le tableau proposé ci-dessous beaucoup de discussions en cours sans aucun achat donc une compensation non opérationnelle à ce stade.



Quant à la compensation, le Ruisseau du Pin, central dans cette zone, est intermittent voire disparaît entre la Capère et son embouchure dans le Tursan.




source : géoportail

Choisir 45,4 ha de surface concentrée localement au bord d'un tel ruisseau et à plus de 4 km de l'embouchure avec le Tursan ne garantit absolument pas la fonctionnalité de cette zone dans la compensation loutre/vison et son équivalence écologique .

**En résumé, une séquence Eviter/Réduire/Compenser , uniquement basée sur une compensation sans équivalence écologique.**

**Circaète Jean-le-Blanc**



source : Parc National du Mercantour



Le Circaète Jean-le-Blanc est un rapace nicheur, régulier dans les Landes de Gascogne. Il arrive vers le mois de Mars, puis nidifie et repart en septembre. C'est une espèce protégée.

Les travaux de piquetage pour les travaux préalables, en Avril 2025 et en pleine période de nidification, ont dérangés ces rapaces. (les femelles avaient commencé à couver)
Un second passage pour marquage des bois a amplifié ce dérangement.
Au moins un nid connu de Circaète a été abandonné suite à ces passages intempestifs.
Ce qui montre le peu de connaissance du milieu faune/flore et indique un empressement plus que surprenant.

Un signalement a été envoyé à la L.P.O.

- **Bilan Carbone**

L' Autorité Environnementale a fait les remarques suivantes dans son mémoire à propos des émissions de GES :

*« Les explications fournies pour le bilan carbone de l'opération sont confuses et ne permettent pas au lecteur de comprendre les hypothèses qui ont été utilisées. Lors de l'étude d'impact initiale des LNSO, il était considéré que les émissions évitées permettraient un « remboursement de la dette carbone » liée à la construction de l'infrastructure en 10 ans seulement.*
*Dans le cadre de l'actualisation de l'étude d'impact, SNCF indique avoir mené « une analyse critique » du bilan carbone établi au moment de la DUP afin de tenir compte de l'adoption de la SNBC en 2015 (depuis révisée), de l'évolution des technologies déployées dans le secteur des transports (électrification progressive du parc automobile, gains en efficacité énergétique des avions et déploiement des biocarburants.) et du constat de la baisse du trafic aérien intérieur depuis 2020 (-19 % en comparaison avec 2019). Selon la nouvelle estimation de la SNCF, les lignes nouvelles permettront de compenser les émissions liées à la construction au plus tard en 2048, soit 16 ans après la mise en service.*
*L'allongement de 10 à 16 ans du délai pour atteindre la neutralité carbone paraît relativement modeste compte tenu de la différence majeure entre les hypothèses considérées pour l'étude d'impact de 2014 (avec un objectif national de réduction des émissions de 75 % en 2050) et celles prises en compte pour l'actualisation (objectif de neutralité carbone en 2050).*
*Les principaux résultats disponibles dans le dossier sont les suivants :*
*• la phase de construction du projet LNSO (terrassement, génie civil, équipements ferroviaires, y compris les autres familles d'émissions tels que le changement d'affectation des sols, les déplacements du personnel de chantier, etc.) sera à l'origine d'environ 2,5 millions de tCO2e, dont environ 2,4 millions de tCO2e pour les lignes nouvelles, 30 000 tCO2e pour AFSB et 69 000 tCO2e pour AFNT,*
*• les émissions de GES en phase d'exploitation de l'infrastructure (énergie de traction, déplacements des voyageurs, opérations de maintenance) seront de 25 000 tCO2e par an, dès la mise en service de la ligne nouvelle Bordeaux -- Toulouse et 36 000 tCO2e par an, dès la mise en service de l'opération ligne nouvelle Bordeaux-Dax.*
*Les hypothèses utilisées ne sont néanmoins pas suffisamment détaillées et ne permettent pas de comprendre comment ont, par exemple, été envisagées les évolutions des facteurs d'émissions des différents modes de transport. Les quelques éléments disponibles sont insuffisants, voire font douter de la fiabilité des résultats avec notamment :*
*• dans la partie relative à la qualité de l'air, il est indiqué de façon étonnante que le projet LNSO permet l'économie de 12 000 tonnes de CO2, ce qui est incohérent avec les autres parties du dossier,*
*• pour l'évolution du parc automobile, il est seulement indiqué que celui-ci comprendrait à l'horizon 2070, 94 % de véhicules électriques,*
*• pour les émissions des trains, il est indiqué que « la phase exploitation des trains (énergie de traction, déplacements des voyageurs, opérations de maintenance) peut être considérée comme neutre en émissions de CO2 »*

*De plus, la SNCF conclut « [qu']en l'absence de mise à jour de l'étude socio-économique et des études de trafic et de conception détaillée des lignes nouvelles, les chiffres de la DUP restent à considérer ».*

*La « neutralité carbone » du projet est donc affirmée, mais elle n'est pas suffisamment étayée. Des informations complémentaires ont été transmises aux rapporteurs à l'issue de leur rencontre avec le porteur de projet. Celles-ci permettent d'éclairer en partie les choix réalisés et il s'avère que pour certains facteurs d'émission des hypothèses « mixtes », calées sur le scénario AMS à court terme et sur le scénario AME à long terme ont été utilisées. Il convient de présenter de façon détaillée dans le dossier, les hypothèses utilisées et les chroniques des émissions de GES engendrées et évitées par le projet. Ceci doit être fait dès que possible (dans l'idéal, dès la DAE1, et au plus tard pour la DAE2.1) compte tenu du caractère majeur de l'enjeu des émissions de gaz à effet de serre pour le projet.*
*Par ailleurs, la stratégie d'évitement et de réduction des émissions de GES n'est pas présentée. Il a été indiqué aux rapporteurs que cette stratégie était en cours d'élaboration et que le niveau d'ambition était élevé. Il convient de présenter, également dès que possible, cette stratégie de façon détaillée, avec au moins dans un premier temps ses objectifs et ses principes.*

***L'Ae recommande de présenter, autant que possible dès la DAE1 et au plus tard pour la DAE2.1 de la LNBT, les chroniques des émissions de GES engendrées et évitées par le projet, les hypothèses utilisées, ainsi que la stratégie prévue en termes d'évitement et de réduction.*** *»*

Dans la pièce K , vous donnez des éléments de réponse à l'Autorité Environnementale .
Hélas trop souvent **des résultats, des schémas avec très peu ou pas d'explications et aucune justification.**
Avouez que vous auriez pu fournir ces explications car **seulement 4 pages** dans un dossier de plus de 34000 pages est très insuffisant.

Plusieurs remarques sont à faire :

→ Nous notons des **erreurs dans la synthèse du Bilan Carbone proposé en 2013**.
Si on regarde la synthèse de la page 10, on s'aperçoit que tous les totaux sont faux, de 5 à 60 %

| référence projet | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tronçon B2 | 8 268 | 4 609 | 7 478 | 3 919 | 28 906 | 3 139 | 7 816 | 1 045 | 8 213 | 12 452 | - | 16 881 |
| Tronçon B1 | 3 691 | 4 236 | 12 584 | 4 705 | 34 191 | 3 705 | 9 518 | 1 100 | 3 160 | 21 051 | - | 30 752 |
| Tronçon T1 | 3 594 | 3 728 | 3 548 | 4 319 | 22 067 | 2 916 | 14 459 | 935 | 2 066 | 5 202 | - | 18 040 |
| Tronçon T2 | 3 316 | 6 619 | 3 888 | 3 027 | 44 287 | 3 548 | 24 976 | 770 | 4 087 | 6 527 | - | 14 491 |
| Tronçon T3 | 5 813 | 7 418 | 24 286 | 3 902 | 32 417 | 4 866 | 46 639 | 985 | 6 068 | 34 480 | - | 14 196 |
| Tronçon T4 | 1 084 | 4 264 | 18 311 | 1 294 | 12 870 | 3 228 | 16 783 | 52 | 3 060 | 11 477 | - | 5 782 |
| Tronçon T5 | 1 656 | 4 162 | 7 736 | 2 157 | 25 536 | 2 502 | 14 049 | 147 | 3 375 | 6 783 | 1 156 | 9 435 |
| Tronçon T6 | 2 515 | 9 152 | 62 379 | 4 347 | 42 596 | 7 218 | 57 963 | 328 | 7 525 | 59 494 | 722 | 19 139 |
| Tronçon T7 | 2 469 | 7 412 | 9 629 | 5 042 | 45 664 | 5 679 | 67 762 | 359 | 6 643 | 15 581 | 986 | 17 284 |
| Tronçon T8 | 43 | - | 2 591 | 556 | 3 435 | 816 | 6 268 | 6 | - | 4 629 | - | 2 288 |
| Tronçon T9 | 643 | 804 | 8 406 | 1 037 | 8 696 | 983 | 12 111 | 66 | 878 | 6 379 | - | 4 658 |
| Tronçon E1 | 5 362 | 4 408 | 4 436 | 5 402 | 30 690 | 3 887 | 7 079 | 1 583 | 3 402 | 8 468 | - | 34 739 |
| Tronçon E2 | 3 560 | 5 561 | 11 691 | 5 009 | 36 782 | 4 342 | 6 762 | 1 073 | 4 164 | 21 365 | 1 432 | 22 671 |
| Tronçon E3 | 3 713 | 5 980 | 5 526 | 4 506 | 35 700 | 3 965 | 7 570 | 1 130 | 4 818 | 10 051 | - | 19 484 |
| Tronçon S1 | 6 663 | 14 899 | 1 480 | 4 364 | 40 237 | 6 186 | 9 878 | 294 | 11 060 | 2 355 | - | 18 288 |
| Tronçon S2 | 7 312 | 15 645 | 40 003 | 4 698 | 35 400 | 7 359 | 19 218 | 583 | 12 634 | 67 988 | 981 | 20 532 |
| Tronçon S3 | 863 | 403 | 54 986 | 1 302 | 7 747 | 3 836 | - | 242 | 264 | 52 593 | - | 6 046 |
| Tronçon S4 | 2 717 | 2 203 | 60 856 | 2 467 | 35 139 | 4 712 | - | 803 | 1 069 | 76 401 | - | 10 479 |
| Tronçon S5 | 525 | 2 170 | 70 656 | 1 366 | 7 264 | 5 347 | - | 178 | 1 353 | 54 299 | - | 6 168 |
| Teut GPSO | 83 790 | 160 732 | 408 896 | 82 083 | 524 484 | 76 986 | 336 084 | 41 026 | 82 273 | 476 766 | 5 067 | 371 207 |
| Les raccordements | 6 755 | 8 503 | 13 423 | 7 019 | 27 606 | 5 216 | 6 220 | 505 | 7 262 | 14 452 | - | 28 435 |
| Les gares | 874 | - | 636 | 2 210 | 491 | 447 | 16 | 34 | - | 2 403 | - | 7 936 |
| Les bases travaux | 3 653 | 840 | 840 | 2 526 | 14 661 | 1 228 | 133 | 108 | 354 | 987 | - | 8 264 |

FAUX

Il est **incompréhensible de faire une telle erreur avec l'opération la plus simple d'un tableur .**
Il est **inadmissible d'avoir présenté un document de synthèse erroné lors de la demande de DUP**.

→ SNCF Réseau a publié, dans le dossier AFSB - pièce Étude d'impact sur l'environnement à la page 535, la mise à jour du bilan carbone de 2014.
Voici les principaux résultats des scénarios « avec mesures existantes » et « avec mesures supplémentaires »

Scenario « avec mesures existantes »

Les reports modaux depuis l'avion et la route généreront des « bénéfices CO2 ». Ces gains annuels atteignent un pic à 156 000 teCO2 en 2035, puis déclinent avec l'évolution du parc automobile moins émetteur de GES.

**On atteint la compensation du bilan de la construction (2,4 MteCO2) en 2048, soit 15 ans après la mise en service.**

Bilan Carbone exploitation (teCO2)

| | 2032 | 2040 | 2055 | Cumul sur 50 ans |
|---|---|---|---|---|
| report de la route | -45 771 | -68 571 | -62 302 | -2 334 538 |
| report de l'aérien | -60 286 | -81 860 | -75 499 | -3 354 587 |
| rabattement routier | 3 143 | 7 113 | 4 684 | 178 482 |
| **Total** | **-102 914** | **-143 318** | **-134 118** | **-5 490 643** |

Scenario « avec mesures supplémentaires »

Bilan Carbone exploitation (teCO2)

| | 2032 | 2040 | 2055 | Cumul sur 50 ans |
|---|---|---|---|---|
| report de la route | -32 947 | -40 008 | 0 | -570 312 |
| report de l'aérien | -60 286 | -81 860 | -75 499 | -3 354 587 |
| rabattement routier | 2 262 | 3 213 | 0 | 44 618 |
| **Total** | **-90 970** | **-118 655** | **-75 499** | **-3 880 282** |

Les reports modaux depuis l'avion et la route généreront des « bénéfices CO2 ». Ces gains annuels atteignent un pic à 134 500 teCO2 en 2035, puis déclinent avec l'évolution du parc automobile moins émetteur de GES.
**On atteint la compensation du bilan de la construction (2,4 MteCO2) en 2056, soit 24 ans après la mise en service.**

On y note une **forte diminution des émissions carbone évitées** ainsi que **l'allongement du temps de retour carbone** : si ce dernier était de **7 ans en 2011** lors d'une première estimation, il était passé à **10 ans en 2014** lors de la demande de DUP pour devenir de **16 à 24 ans en 2024.** Comme le bilan carbone « matière » reste stable, c'est bien évidemment les gains CO2 par reports modaux qui baissent de plus en plus. Ils avaient été **beaucoup trop sur-estimés.**

**Il est regrettable que SNCF Réseau n'ait pas informé des résultats de cette mise à jour Madame Delga, Monsieur Rousset et Monsieur le Préfet Dupuy qui continuent de communiquer avec des chiffres obsolètes.**

Chiffres obsolètes qu'on retrouve dans la contribution (annexes) de **la Région Nouvelle-Aquitaine dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale pour les investigations préalables de la Ligne Nouvelle Bordeaux - Toulouse (2025.1394.CP_annexe.PDF)**

*«**Un projet de mobilité décarbonée et durable***

*Au-delà du temps et du confort de transport, le véritable **gain apporté par la ligne Nouvelle du Sud-Ouest concerne l'environnement**.*

*En réduisant d'une heure le trajet Bordeaux-Toulouse, 5 millions de voyageurs supplémentaires sont attendus dans les trains à grande vitesse dès la mise en service ; ce sont 5 millions de voyageurs qui prenaient jusque-là la voiture ou l'avion qui emprunteront un mode de transport électrique donc décarboné.*

***Grace à ce report modale, on estime que le projet permettra d'éviter chaque année environ 340 000 tCO2e durant les 10 premières années suivant sa mise en service, (puis près de 550 000 tCO2e après 20 ans).** C'est l'équivalent chaque année de la production de plusieurs millions d'ordinateurs ou environ 200000 aliers-retours Paris- New-York en avion.*

*Malgré les importantes émissions de gaz à effets de serre liées au chantier de construction des lignes nouvelles (environ 2,4 millions de tonnes d'équivalent CO2), **le retour sur investissement du point de vue de ces émissions devrait être atteint en une dizaine d'années seulement**. C'est un délai particulièrement court si l'on considère que la nouvelle infrastructure, comme la ligne existante, sera exploitée pendant plus d'un siècle. »*

**Visiblement la Région Nouvelle-Aquitaine a fait une lecture trop rapide du dossier AFSB et de la pièce K du dossier (partie réponse à l'AE), sans prendre en compte les nouveaux résultats communiqués.**

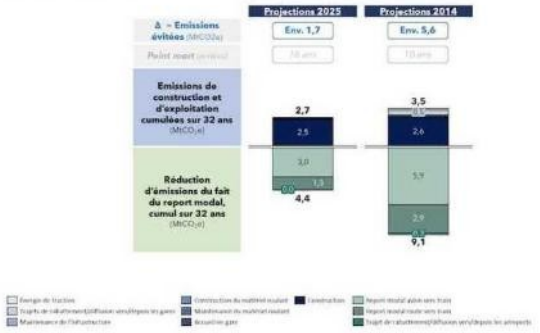
**Monsieur Kauffmann, de la Société de Projet, utilise encore lui aussi 10 ans comme temps de retour Carbone et des gains annuels CO2 de 350 000 puis 550 000 teCO2/an.**
(https://www.sgpsudouest.fr/faq/quel-est-le-bilan-carbone-de-la-lgv).

Dans les 2 tableaux ci-dessus pour les AFSB, vous donnez les **dates de mise en service suivantes pour LNSO : Toulouse 2032, Dax 2040 et Espagne en 2055.** Là encore, **ces dates n'ont été que très discrètement communiquées.** C'est vrai qu'**annoncer 2055 pour la jonction avec l'Espagne a de quoi refroidir l'opinion publique. Et l'Union Européenne au niveau financier** .

**On retrouve ces 3 dates régulièrement dans le dossier PPVE sans explication de leur signification.**

→ par rapport au **Bilan Carbone de 2014, le bilan carbone actualisé en 2025 confirme la diminution de plus de 50 % des gains des émissions GES par report modal, ce qui amène une réduction de 70 % des émissions GES évitées**.

Figure 26 : Comparaison des projections 2014 et 2025 d'émissions évitées sur le périmètre Bordeaux <> Toulouse et Sud-Gironde <> Dax, hors AFSB et AFNT, Carbone 4



- Dans le dossier de PPVE de 2025, **les émissions CO2 de l'exploitation sont estimées à 0,2 MtCO2**.
Vous dites par ailleurs dans le dossier de PPVE : *« les émissions de GES en phase d'exploitation de l'infrastructure (énergie de traction, déplacements des voyageurs, opérations de maintenance) était estimée au moment de la DUP à 25 000 teCO2 par an, dès la mise en service de la ligne nouvelle Bordeaux – Toulouse et 36 000 teCO2 par an, dès la mise en service du tronçon Sud Gironde-Dax. En considérant un mix énergétique intermédiaire entre l'électricité française et l'électricité européenne, cette estimation sera très certainement améliorée en considérant le scénario de décarbonation de l'électricité française de la SNBC. »*
Le **calcul sur 32 ans pour les émissions CO2 de l'exploitation donnait 1,06 MtCO2**
(25000 x 8 + 36000 x 24).
En utilisant la valeur de 0,2 MtCO2 vous conviendrez qu'il s'agit là d'une **énorme différence de 80 %, non documentée**.

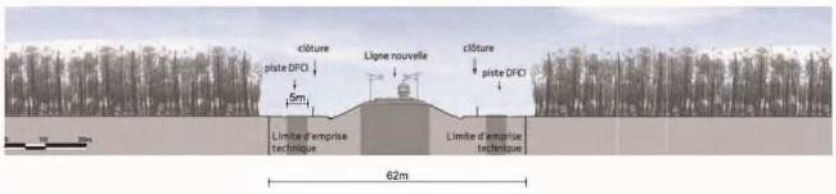
**⟶ Les estimations relatives au changement d'affectation des sols ne sont pas justes**.
Au moment de la DUP de 2014, vous avez écrit : « A ce bilan matière, il convient de rajouter les frais généraux carbone et quelques émissions connexes non prises en compte par Arc en Ciel (!!!) , tel le changement d'affectation des sols. Cela représente de l'ordre de 1 000 teCO2/km de ligne nouvelle, soit 430000 teCO2 pour l'ensemble du projet. »
Pour le seul changement d'affectation de sols, on estime la perte de stockage carbone par artificialisation d'une bande de 20 m (globalement la zone « d'entrées en terre ») soit 734 teCO2/km sur les 430 km du projet → **315 000 teCO2**.

Une première erreur est l'oubli de prendre en compte, en plus de la destruction du puits carbone par artificialisation du sol, **la perte de production future de Carbone de cette zone artificialisée** si le projet de LGV n'est pas là. Ce qui pourrait représenter environ **77 000 teCO2.**

Ensuite on estime à 20 m sur 430 km, soit **860 ha la zone impactée par le changement d'affectation des sols**. Or l'emprise du GPSO/LNSO concerne **plus de 4800 hectares** .
**Quel est l'impact carbone sur les autres 4000 ha ?**

D'autant qu'il est prévu la création de 2 pistes DFCI de manière définitive comme le montre ce schéma du traitement paysager du massif landais, qui représenterait à elle seule plus de **200 000 teCO2.**

*Traitement paysager dans la traversée du massif landais, avec pistes DFCI (source Egis 2012)*



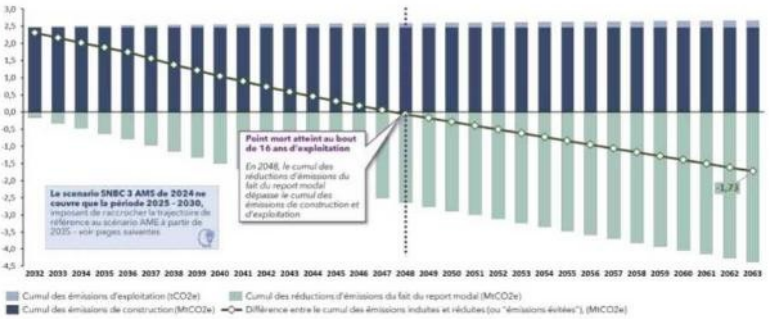

Rectifier déjà ces 2 points donnerait déjà au minimum un total de **600 000 teCO2** aux estimations relatives au changement d'affectation des sols.

Dans le dossier PPVE, ces **estimations ne sont pas clairement données**. On y parle de 3 % de frais généraux ou de 5 % de libération des emprises , pourcentage par rapport à un total de 3,591 MtCO2.
Une estimation grossière à 3 % du poste de changement d'affectation des sols donne un peu plus de **100 000 tCO2 , soit 1/6 ème de son poids réel.**

Il faudrait contacter l'**INRAE** (**Denis Loustau**, Barry Gardiner, Christophe Chipeaux, Pierre Trichet) pour enfin utiliser **une méthodologie et des valeurs d'émission plus correctes** pour les évaluations Carbone/CO2 du changement d'affectation des sols.

Bien sûr, ces deux remarques **dégradent encore plus le temps de retour carbone annoncé de 16 ans en l'allongeant et diminuent encore plus les émissions évitées.**

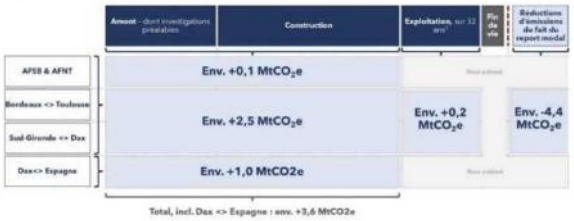
Figure 27 : Comparaison du cumul des émissions d'exploitation et de construction des LNSO avec le cumul des réductions d'émissions du fait du report modal, Carbone 4




→ On notera une erreur dans ce graphe ci-dessus : **les émissions du chantier ne sont pas constantes car il y faut tenir compte de la date de réalisation du tronçon Sud-Gironde-Dax**.

Curieusement les gains par report modal pour les AFSB, AFNT et Dax-Espagne ne sont pas estimés ...
Alors qu'ils le furent au moment des études d'impact pour la demande de DUP en 2014 et des AFSN/AFNT en 2024.
Par contre les émissions du tronçon Dax-Espagne sont estimées à environ 1 MtCO2.

Figure 23 : Aperçu des émissions de GES liées à LNSO, Carbone 4




Ne pas en parler dans votre bilan serait-il un oubli ou un « calcul » de votre part ?
Faire une figure 27 du projet LNSO complet, avec les reports modaux augmentés de ceux de Dax-Espagne et les émissions de ce chantier, **conduirait immanquablement à un temps de retour de plus de 16 ans, postérieur à 2050 qui est la date butoir des la SNBC.**

Et ne vous permettrait pas de dire (pièce F4-1 page 213) :
*« Enfin, compte tenu des évolutions en référence du trafic aérien à considérer, au regard des éléments précités, et après réalisation de plusieurs tests de sensibilité, on peut estimer que l'exploitation des lignes nouvelles permettra de compenser les émissions liées à la construction au plus tard à 2048, soit **16 ans après la mise en service et avant l'échéance de 2050 fixée pour la neutralité carbone dans la SNBC**. »*

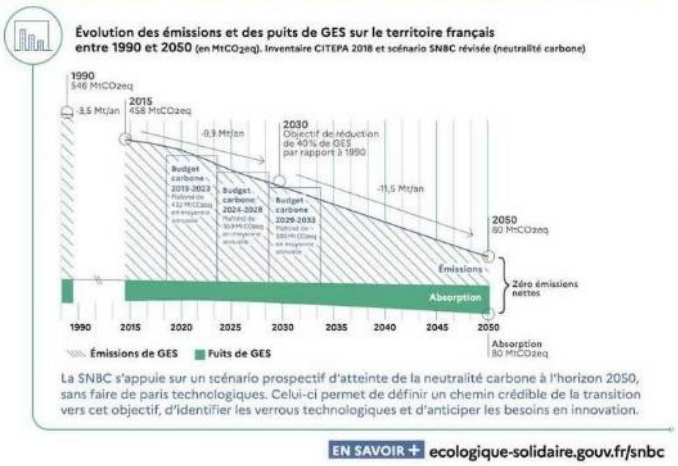
**→ LNSO et la stratégie Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC)**

Vous dites dans la PPVE (pièce F4-1page 213) : *« Ainsi, en proposant une solution de mobilité accessible, bas carbone et à grande vitesse, le projet GPSO constitue un facteur clé de l'acceptation et de réussite des mesures de sobriété portées par la SNBC. L'analyse réalisée et mise à disposition du public dans le cadre de ce premier dossier d'autorisation environnementale, portant sur le périmètre des investigations préalables pour la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse, avec des hypothèses conservatrices de surcroît, permet de mettre en lumière* ***la contribution significative du projet GPSO à l'atteinte de la neutralité carbone en 2050 de la France et à la transition durable vers un modèle bas carbone.*** *»*

Il est regrettable de ne pas avoir chiffré cette contribution significative.

**Avec votre bilan, c'est après avoir remboursé la dette carbone que de 2048 à 2050 soit sur 2 ans le projet LNSO participera à la SNBC.**
**La valeur moyenne de réduction de CO2 est d'environ 140 000 tCO2/an (0,14 MtCO2) selon figure 27.**

On peut trouver la Stratégie Nationale Bas-Carbone sur le site des Ministères Aménagement du territoire Transition écologique.
En voilà un schéma explicite venant d'un pdf de 4 pages qui résume cette SNBC (https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/19092_strategie-carbone-FR_oct-20.pdf)




En 2050, Il est prévu dans la SNBC un puits de GES de **80 MtcO2/an.**

**L'apport du projet LNSO à la SNBC est donc de 0,14 / 80 soit 0,18 % .**
**On ne peut pas qualifier cette contribution minime de « significative » .**
**Le projet LNSO ne participera que fort peu à la SNBC, s'il y participe car il y a de très grandes incertitudes sur le temps de retour carbone et les émissions évitées avec les remarques ci-dessus.**

**→ Financement**

Dans le dossier, aucun chiffre sur le financement du projet LNSO.
Seule cette phrase : « Protocole de financement : un « protocole d'intention » a été établi par les financeurs du projet. Il a pour objet de consigner un premier accord entre les parties sur les principes de réalisation et les modalités de financement. Ces principes reposent sur une répartition entre, d'une part, l'Etat, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions et, d'autre part, les collectivités territoriales, parties prenantes dans le projet. Un soutien de l'Union Européenne est également attendu. » à la pièce0 page 23.

Pourtant, vous affirmez par ailleurs que **ce plan prévoit un financement à parité entre l'État et les collectivités à hauteur de 40 % chacun, les 20 % restants seront apportés par l'Union Européenne.**
https://ln-so.fr/fr/cout-et-financement

Une lecture plus attentive du plan de financement nous donne :
- des clés de répartition retenues pour Bordeaux-Toulouse **État et les collectivités à hauteur de 40 %** avec **une hypothèse de financement pour l' Europe de 20 %** .
- pour la partie Sud-Gironde-Dax, on lit dans le plan de financement : « *L'évaluation en euros courants de la section de ligne nouvelle Sud Gironde-Dax, qui ne* ***donne lieu à un engagement financier prévisionnel que des seules collectivités locales****, a été réalisée par celles-ci.* ».
Donc, pas de trace des participation pour l'État et pour l'Union Européenne.
Ce n'est pas la même chose qui est annoncé sur le site ln-so.fr.
Pourquoi cette incohérence ?

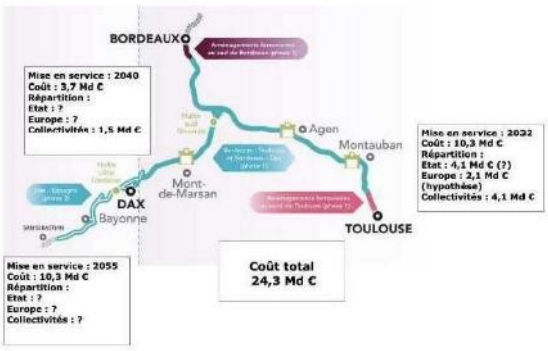
**On peut se demander quel serait le coût total du projet Bordeaux-Toulouse-Dax-Espagne .**

- Vous dites dans le site internet indiqué plus haut : « *la portion Dax–Espagne est estimée à* ***4 Md€ (constants août 2013)*** ».
Avec une inflation de 2 %/an (comme celle retenue dans plan de financement) et une mise en service en 2055, il faut multiplier ce coût par un coefficient de 2,3 et on arrive alors à **9,2 Md€ (2055)** pour ce tronçon.
Le **coût du programme LNSO/GPSO complet** serait de 14 plus 9,2 soit **23,2 Md€**.

- Avec les données du plan de financement, nous arrivons à **15,45 Md€ en 2020** pour le tronçon Dax-Espagne, soit **10,3 Md€ en 2055** .
Le **coût du programme LNSO/GPSO complet** serait alors de **24,3 Md€**.

Voici le schéma récapitulatif que nous avons réalisé à partir des données de SNCF Réseau :

**Coût LNSO Etape 1 et 2**




Je vous invite également à vous rapprocher de Monsieur Kauffmann qui a déclaré pour la partie Bordeaux-Toulouse-Dax à « La Tribune » en 2023 : « le coût estimé en 2020 avant le choc inflationniste, devrait être réévalué dans les prochains mois pour dépasser les 15 milliards d'euros. »
Deux ans après, les services de la SGPSO ont du faire cette ré-évaluation : il est indispensable la communiquer rapidement.

### 3 – Conclusion

L'association L.E.A. constate que le dossier présenté pour la demande d'autorisation environnementale est énorme et peu accessible.
Par ailleurs, il est incomplet, contient des erreurs surprenantes et semble rédigé à la hâte.

L'Autorité Environnementale et le Conseil National de la Protection de la Nature ont donné un avis défavorable avec des remarques très pertinantes.
La réponse de SNCF Réseau est insuffisante.

Les avis de la CLE du Sage Ciron et du Parc National Régional des Landes de Gascogne ont soulignés de nombreux oublis, des erreurs et des incohérences.
SNCF Réseau n'a fourni aucune réponse.

Notre propre lecture du dossier confirme la pertinence des remarques de ces 4 institutions, notamment sur la séquence ERC.

Nous notons un bilan Carbone dégradé avec des résultats d'économie CO2 en net retrait (-70% voire davantage) et un allongement du temps de retour Carbone qui passe à 16 ans minimum.
Nous constatons que le projet LNSO ne participera quasiment pas à la Stratégie Nationale Bas-Carbone française .

Par ailleurs le projet LNSO complet affiche un coût total de 24,3 Md€ avant réévaluation post choc inflationniste.

SNCF Réseau a entrepris des travaux (piquetage, marquage des bois) en pleine période de nidification sans respecter la réglementation en cours.

**Pour l'ensemble de ces raisons, l'association LEA émet un avis défavorable à la demande d'Autorisation Environnementale relative aux travaux préalables du projet LNSO Bordeaux-Toulouse.**

**L'Association LEA confirme son opposition à la réalisation du projet LNSO.**

Le Mardi 25 Novembre 2025

Denise Cassou,

Présidente de l'Association L.E.A.



# Mulot Daniel - Fargues-sur-Ourbise

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:53:54
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** opposition à la demande d'autorisation environnementale


PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE Sur la demande d'autorisation environnementale relative aux investigations préalables à la réalisation de la Ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse

**Contribution :**
Je suis tout à fait opposé à la création de la LGV Toulouse-Bordeaux, projet très coûteux qui doit permettre à quelques Toulousains de gagner une vingtaine de minutes pour se rendre à Paris.La construction de cette ligne provoquera un immense désastre écologique pour la faune et le flore des départements concernés, 4800 à 7700 ha de forêts, zones agricoles et viticoles seront détruites. Que dire des nuisances imposées aux habitants pendant la durée des travaux ( plusieurs années) et de la gêne occasionnée ensuite par l'existence de la ligne ( nombreux kilomètres supplémentaires pour passer d'un côté à l'autre.Cette demande d'autorisation environnementale contribue à ouvrir les portes à ce projet j'y suis donc totalement opposé.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Serrier Nathanael - Lyon

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:54:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Réévaluation des enjeux écologiques
**Contribution :**
Bonjour, En tant que professionnel dans le milieu de l'environnement, il est primordial pour moi que les chantiers effectués le soient suite à de bonnes études environnementales, surtout pour des projets du genre qui visent à diminuer l'empreinte carbone.Il serait donc grandement souhaitable de refaire ces études par un bureau rigoureux.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# CATHERINE - Ayguemorte-les-Graves

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:55:18
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** ARRETONS CE PROJET INUTILE
**Contribution :**
NON à cette LGV ! Je suis usagère du TER Bordeaux Langon Agen pour mes déplacements quotidiens domicile travail . TOUS les jours ce train subit des RETARDS ou des suppressions. Les gens ont besoin qu'on AMELIORE LEUR QUOTIDIEN, pas d'une LGV au coût exorbitant (pour le contribuable ET futur usager qui paiera ses billets plus cher ! ) qui va bénéficier à une minorité au prix d'un bilan financier et environnemental catastrophique. La vallée du Ciron est un espace naturel à préserver. Le Ciron est une rivière magique qui héberge une forêt magnifique. Modernisons les équipements existants plutôt que de détruire encore des milliers d'hectares. Que dire de la double peine financière pour les riverains de cette ligne qui non seulement vont subir les nuisances des travaux pendant des années, l'impact sur les espaces naturels pendant des décennies mais aussi une taxe supplémentaire sortie du chapeau qui viendra les frapper pendant 40 ans pour boucler (rien n'est moins sûr...) un financement insoutenable pour l'Etat et les collectivités. Ce projet imposé au forceps est vrai scandale démocratique : rejet des populations, études d'impact et d'utilité non prises en compte ou biaisées, alternatives méprisées, financement bancal. Les ressources financières du pays doivent être mobilisées pour des problématiques prioritaires : EDUCATION, SANTE, JUSTICE et pour améliorer le quotidien des Français.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Boulon Nicolas - Rumilly-en-Cambrésis

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:56:03
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Avis négatif au sujet de ce projet
**Contribution :**
Néfaste pour les écosystèmes qui ce situe sur la zone choisie. Un tel projet contribuera à l'accélération de la 6 ème extinction de masse celle lancé par l'espèce humaine. Si vous voulez investir dans le ferroviaire, privilégié des prix réduit pour inciter les gens de prendre d'avantage le train.Pour une fois, privilégié notre cadre de vie sur cette planète au lieu du profit, merci infiniment.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# robert domenget

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:58:24
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Avis négatif sur le projet de nouvelle ligne Bordeaux-Toulouse
**Contribution :**
La période actuelle dominée sur le plan budgétaire par l'obligation absolue de diminuer notre endettement, les dépenses publiques et la baisse des impôts des particuliers, n'est plus à l'engagement des grands projets d'infrastructure se traduisant justement par l'inverse de la maîtrise de nos contraintes budgétaires et fiscales. Ils se terminent toujours par un dépassement des devis prévisionnels et un accroissement des charges publiques dont l'augmentation des engagements financiers des collectivités locales qui les soutiennent. Je suis donc contre la réalisation de cette nouvelle ligne et pour la rénovation de la ligne existante là où elle le requiert. En outre il faut mettre un terme à l'idéologie de la vitesse.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BRETON  Christine Anne Marie  - Marmande

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 09:59:43
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet GPSO pour des raisons environnementales et financières
**Contribution :**
Je conteste la construction de cette ligne de train car elle va détruire une partie de la forêt et de la hetraie millénaire bordant le Ciron.Cette déforestation va à l'encontre des préconisations du Giec concernant la decarbonation et la préservation de la biodiverdite .D'un.point de vue économique il.me semble déraisonnable d'investir 14 milliards d 'euros , augmentes de l'inflation depuis 2014 , ce qui augmentera beaucoup cette somme dans notre pays qui est endetté au bord de la faillite.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Kenza  - Fontenay-sous-Bois

**Organisme :** Aucun organisme
**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:02:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne LGV Bordeaux Toulouse protection de la vallée du Ciron
**Contribution :**
Le projet LGV Bordeaux Toulouse traverse la vallée du Ciron qui forme un écosystème, un ensemble d'habitats connectés, le moindre morcellement déstabilise l'équilibre écologique. De plus, cette zone est un écosystème unique, s'y trouve une hêtraie datant du glaciaire, 40 000 ans, zones humides, espèces rares, forêts galeries. Cette hêtraie est un laboratoire naturel pour comprendre l'adaptation des espèces au changement climatique. Ce projet détruirait des habitats fragiles, zones humides et espèces protégées. Il traverse un territoire sensible alors qu'une ligne existante pourrait être

modernisée pour un montant 4 fois moins cher. Aussi, nous devons plus que jamais, face à l'urgence climatique et à l'effondrement de la biodiversité, investir dès maintenant dans un avenir attractive pour les générations futures. Comment peut on envisager la destruction d'une zone qui subsiste depuis 40 000 ans à l'heure où tous les voyants sont au rouge sur l'environnement et la biodiversité !! C'est un projet qui se veut moderne mais avec une logique qui s'inscrit dans les années 70.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Antoine - Saint-Michel-de-Rieufret

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:02:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à l'autorisation de la demande d'autorisation et à LGV
**Contribution :**
Le construction de la LGV et les travaux préalables vont impacter fortement l'environnement. Cela va détruire des espaces écologiques importants (zones boisées, zones humides, cours d'eau...) pour la biodiversité comme pour le captage du CO2 dont les compensations prévues dans les études superficielles ne pourront pas re-compenser de très longues années de développement de l'environnement (ressources, trajet hydriques...) ainsi que les écosystèmes des cours d'eau (Ciron, Barbousse, Gât-Mort...)La LGV ne doit pas impacter cet environnement aussi fortement alors qu'il existe des solutions pour moderniser et renforcer le réseau actuel.De plus, les travaux d'autorisation environnementale ainsi que de construction et de mise en œuvre vont créer de nombreuses nuisances pendant toutes leur durée (8 années...) pour les riverains (bruits jour et nuit, perturbations des trajets quotidiens, activités forestières constraintes...) sur l'ensemble de leur territoire alors que ces mêmes personnes ne bénéficieront pas de cette LGV au quotidien.En résumé, il s'agit donc d'un non sens écologique sans fondement prouvé en terme de gain réel ; le coût financier, beaucoup trop important alors que les dotations de l'Etat baissent drastiquement vers les collectivités, va être à la charge des communes et des citoyens présents sur le tracé de la LGV alors qu'ils n'en seront pas les usagers.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# De verbigier  Luc  - Saint-Félix-de-Foncaude

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:02:28
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposé au projet lgv
**Contribution :**
Ce projet est obsolète au vue de la dégradation déjà très avancée de l'environnement et de la biodiversité en France.les espaces naturels se réduisent chaque année un peu plus. Notre pays qui brillait par la beauté et la qualité de ses paysages est déjà suffisament défiguré .Stop au massacre !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Dégeilh Marie - Montgaillard-en-Albret

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:05:18
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** inquiétude sur la préservation des zones humides
**Contribution :**
je m'interroge sur la prise en compte suffisante de l'impact global du projet sur les zones humides de la zone landaise du département du Lot et Garonne (Pindères Pompogne Fargues, vallée de l'Avance et ses affluents). La voie semble surélevée sur cette zone sur un merlon important. Quel sera l'impact

de ce merlon sur la circulation de l'eau dans le sol ? sur le maintien des nombreuses petites zones humides liées aux remontées hivernale des nappes? sur l'isolement des populations de part et d'autre du merlon ? En particulier pour une espèces d'amphibien dont les enjeux sont majeurs : le pélobate cultripède. d'autant plus que les populations de la façade atlantique sont en régression, et les populations du lot et garonne mal connues. Avez vous pris en compte les données récentes de présence de cette espèce le long du tracé ? Ces interrogations sont bien entendu liés à absences d'informations ciblées sur ce sujet, trouvé dans l'étude. Avec la difficulté de trouver facilement des informations dans l'étude? les zones de circulations entre les zones humides ce limitent aux quelques ponts !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Armelle - Masseilles

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:11:31
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis sur la demande d'autorisation environnementale
**Contribution :**
Les travaux ont déjà commencé, les sondages archéologiques sont en cours, la destruction environnementale et archéologique est en marche. Ce grand projet a et aura des impacts définitivement néfastes et irréversibles. La compensation des zones naturelles détruites est inefficace, des études en font état. La mise en place d'un suivi archéologique ne permettra pas la sauvegarde d'une grande partie des sites découverts. Les diagnostics archéologiques par sondages sont en cours bien que tous les terrains ne soient pas accessibles (zones sensibles, terrains non acquis,...) : des zones entières ne seront pas diagnostiquées. Sur les sites qui seront mis au jour et feront l'objet d'une prescription archéologique, la totalité ne sera pas forcément fouillée si une partie se développe hors emprise : l'information sera perdue à tout jamais. Outre les vestiges enfouis (et jusqu'alors préservés), la construction de la ligne va également détruire des édifices bâtis et en élévation au fort potentiel historique se situant sur son tracé.Ce projet va entrainer des destructions majeures et irréversibles tant sur le point environnemental qu'historique pour un bénéfice de quelques privilégiés.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# angela villani

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:12:00
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Un projet utile et nécessaire
**Contribution :**
Bonjour à tous je suis pour Bien à vous Mme Brigitte Bareges Envoyé de mon iPhone
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Serge - Albias

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:15:32
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Encore des destructions, des coupures de TVB, de l'enclavement, de la perturbation des dernier écosystèmes anciens.Tout ça pour de toujours plus vite, toujours plus cher, toujours moins de sens à des projets vieux de plusieurs dizaines d'années.Si vous soulez vraiment être les constructeurs de

notre avenir, faites deux lignes (lgv ou pas) sur le tracer actuel de l'autoroute et développez le fret. Là on aura des politiques qui prévoient, pas de politiques qui font comme d'habitude : détruire.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Berthet Thierry - Léogeats

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:18:53
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
Je suis opposé au projet LGV car ce projet menace directement la vallée du Ciron, un écosystème unique :• hêtraie glaciaire vieille de 40 000 ans• forêt-galerie, zones humides et microclimat exceptionnel• biodiversité rare (cistude, salamandre, oiseaux, insectes…)Le tracé de la LGV :• détruirait des habitats fragiles• fragmenterait les continuités écologiques• perturberait durablement les zones humides
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mulot Dominique - Fargues-sur-Ourbise

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:19:55
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** non à la demande d'autorisation environnementale non au projet LGV
**Contribution :**
En 2014, une enquête publique avait été menée et avait recueilli un avis défavorable mais il n'en a pas été tenu compte, pourquoi nous demander notre avis.Aujourd'hui par le biais de cette demande d'autorisation environnementale vous ouvrez à nouveau les portes au projet, donc ma réponse est toujours entièrement négative.Je souhaite que le projet  Claraco qui consiste à moderniser les voies existantes soit pris en considération, il permettra d'économiser 10 milliards d'euros  qui pourront être réinjectés dans notre département pour nos hôpitaux , nos écoles...Le projet LGV va détruire de nombreuses espèces animales et végétales dont des espèces protégées, des hectares de forêt, de zones viticoles et agricoles.Ne commençons pas à détruire avec les foreuses et autres engins notre environnement.Non je suis contre la demande d'autorisation environnementale.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# edgar - Lansac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:19:55
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non a la LGV
**Contribution :**
Il ne faut pas la construire, ça va détruire beaucoup trop d'espace naturel et beaucoup d'être vivant ! Il ne faut pas saccager, détruire notre belle nature !Car c'est la vie
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Francis VANDEVELDE

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:20:17
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Ligne nouvelle Bordeaux Toulouse
**Contribution :**

Le construction de la LGV et les travaux préalables vont impacter fortement l'environnement. Cela va détruire des espaces écologiques importants (zones boisées, zones humides, cours d'eau...) pour la biodiversité comme pour le captage du CO2 dont les compensations prévues dans les études superficielles ne pourront pas re-compenser de très longues années de développement de l'environnement (ressources, trajet hydriques...) ainsi que les écosystèmes des cours d'eau (Ciron, Barbousse, Gât-Mort...).Le gain en temps de transport pourrait être suffisant en modernisant et renforçant le réseau existantDe plus, les travaux d'autorisation environnementale ainsi que de construction et de mise en Å"uvre vont créer de nombreuses nuisances pendant toutes leur durée (8 années...) pour les riverains (bruits jour et nuit, perturbations des trajets quotidiens, activités forestières constraintes...) sur l'ensemble de leur territoire alors que ces mêmes personnes ne bénéficieront pas de cette LGV au quotidien.Enfin, le coût financier est beaucoup trop important alors que les dotations de l'Etat baissent drastiquement vers les collectivités.Francis VANDEVELDE50 rue Eugène POTTIER76770 **********@mailo.com
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# jaja - Budos

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:20:24
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** avis défavorable
**Contribution :**
je suis opposé au projet
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# NUZZO EVE - Vergt

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:23:31
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation du projet GPSO pour raisons environnementales
**Contribution :**
De nos jours, forts de tout ce que nous a appris la science, nous savons les impacts délétères des projets de construction humains, quel qu'ils soient. Délétères en premier lieu pour la biodiversité, et en second lieu pour nous, humains, car nous avons besoin de sanctuaires naturels. Perdre la vallée du Ciron, se serait perdre un des derniers sanctuaires naturels du Sud-Ouest. En effet, le moindre morcellement, a fortiori une ligne TGV déstabiliserait l'ensemble de l'équilibre fragile de cet écosystème (par définition fait de systèmes interconnectés).Il est regrettable, voire scandaleux, d'avoir à élever la voix, en tant que simple citoyen, pour assurer la défense de la Vallée du Ciron. C'est le signe d'un projet mal préparé au niveau des études d'impact, et méprisant la démocratie. D'autant que le délais de cette consultation est beaucoup trop court et que, se faisant uniquement par voies électroniques, il éloigne toute une partie de la population qui n'y a pas accès. La question est trop grave pour la traiter si légèrement et rapidement. Il en va d'une dépense de 18 milliards d'euros quand on nous presse nous, simples contribuables, de faire chaque jours des efforts ! 18 milliards d'euros alors que les alternatives plus économes et responsables n'ont pas été sérieusement étudiées. Responsables. C'est le mot. Les décideurs d'un projet d'une telle envergure doivent répondre de toutes ses implications. Ce qui n'est pas le cas jusqu'à présent.Tous les avis rendus par les autorités compétentes sont défavorables ou fortement critiques. Où est la démocratie ? Ce projet sera-t-il une fois de plus la victoire de l'économique sur le vivant ? De la gabegie sur la raison ? Oui à la modernisation du rail, non à son expansion aveugle au mépris du bien commun environnemental qu'est la vallée du CIron, et au mépris du principe d'économie. Je demande l'examen réel d'alternatives non-impactantes à la LGV.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Tuyères Stéphane - Verdun-sur-Garonne

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:25:46
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Remarque sur le dossier LNSO - commune de Verdun-sur-Garonne
**Contribution :**
Madame, Monsieur, Nous avons parcouru avec autant d'attention que possible le volumineux dossier que vous proposez en consultation. Quelques sujets nous interpellent mais nous souhaitons plus particulièrement insister sur 2 points.Le premier concerne la séquence dite ERC : Eviter- Réduire-Compenser.Nous regrettons que l'étape d'évitement ne soit pas plus appuyée, notamment sur les enjeux sensibles que présentent les zones humides où très peu nous semblent vraiment évitées.Concernant les sites de compensation pré-fléchés au document E3_CNPN, leur localisation n'est pas assez précise pour permettre de les identifier sur les documents d'urbanisme. Cela pourrait avoir des conséquences sur les choix de développement et des projets locaux. Peut-être que cette imprécision est due au fait que leur sécurisation foncière n'est pas aboutie ce qui est regrettable.Quant aux mesures d'accompagnement, nous souhaiterions 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 soit proposés sous forme de circuits de randonnée ou d'activités de découverte de la nature.Le deuxième point concernant les besoins en électricité, au moins sur le sud du Tarn-et-Garonne qui nous concerne et pour lequel le sujet est déjà sensible. Nous notons que la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse sera alimentée en énergie électrique par deux sous-stations raccordées au réseau national de transport d'électricité de RTE :- A Montesquieu (Lot-et-Garonne) avec alimentation par raccordement sur la ligne 400 kV Cubnezais- Donzac ;- A Montauban (Tarn-et-Garonne) avec alimentation par une ligne souterraine 225 kV depuis le poste électrique de Verlhaguet F3_EIE-solsubstitutions_V2 p265-266Il est dommage qu’un nouveau poste source ne soit pas créé. Nous craignons que cela bloque les autres projets de développement du territoire. Nous souhaiterions donc qu’une étude sur les besoins en énergie du projet soit menée et le projet réalisé de telle sorte à ne pas compromettre les divers usagers territoriaux programmés par ailleurs.Soyez assurés que nous restons, élus locaux, attentifs au bon déroulé de ce projet d'envergure. Je vous prie de croire, Madame, Monsieur, en mes salutations distinguées.
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (251126_courrier_VSG_LNSO.pdf)
Document : 251126_courrier_VSG_LNSO.pdf, page 1 sur 1

Mairie

Verdun sur Garonne, le 26 novembre 2025

**M. Stéphane TUYERES**
**Maire de Verdun-sur-Garonne**

À

**Agence GSPO**
**Projet LNSO**
**Registre dématérialisé dans le cadre de la PPVE**

**Objet : Remarque sur le dossier LNSO**

Madame, Monsieur,

Nous avons parcouru avec autant d'attention que possible le volumineux dossier que vous proposez en consultation. Quelques sujets nous interpellent mais nous souhaitons plus particulièrement insister sur 2 points.

Le premier concerne la séquence dite ERC : Eviter- Réduire-Compenser.
Nous regrettons que l'étape d'évitement ne soit pas plus appuyée, notamment sur les enjeux sensibles que présentent les zones humides où très peu nous semblent vraiment évitées.
Concernant les sites de compensation pré-fléchés au document E3_CNPN, leur localisation n'est pas assez précise pour permettre de les identifier sur les documents d'urbanisme. Cela pourrait avoir des conséquences sur les choix de développement et des projets locaux. Peut-être que cette imprécision est due au fait que leur sécurisation foncière n'est pas aboutie ce qui est regrettable.

Quant aux mesures d'accompagnement, nous souhaiterions 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 soit proposés sous forme de circuits de randonnée ou d'activités de découverte de la nature.

Le deuxième point concernant les besoins en électricité, au moins sur le sud du Tarn-et-Garonne qui nous concerne et pour lequel le sujet est déjà sensible. Nous notons que la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse sera alimentée en énergie électrique par deux sous-stations raccordées au réseau national de transport d'électricité de RTE :

- A Montesquieu (Lot-et-Garonne) avec alimentation par raccordement sur la ligne 400 kV Cubnezais- Donzac ;
- A Montauban (Tarn-et-Garonne) avec alimentation par une ligne souterraine 225 kV depuis le poste électrique de Verlhaguet F3_LEI-solsubstitutions_V2 p265-266

Il est dommage qu'un nouveau poste source ne soit pas créé. Nous craignons que cela bloque les autres projets de développement du territoire. Nous souhaiterions donc qu'une étude sur les besoins en énergie du projet soit menée et le projet réalisé de telle sorte à ne pas compromettre les divers usagers territoriaux programmés par ailleurs.

Soyez assurés que nous restons, élus locaux, attentifs au bon déroulé de ce projet d'envergure.
Je vous prie de croire, Madame, Monsieur, en mes salutations distinguées.

Le Maire,
Stéphane TUYERES

1 Place de la Mairie, 82600 Verdun-sur-Garonne - Tél : 05 63 02 50 36 / Fax : 05 63 64 38 43
Site : www.verdun-sur-garonne.fr • Email : mairie@verdun-sur-garonne.fr

# Laura - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:25:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Sauver le ciron

**Contribution :**
Je n'ai pas envie de voir des animaux perdre leurs habitats naturels et mourrir à cause de la LGV. Ils méritent de vivre en harmonie avec nous, je pense qu'il y a d'autres solutions possibles de transports plus écologiques qui n'impacteraient pas la nature, sans cette nature, ces arbres, ces fleuves et ces animaux, nous allons vers la mort de notre espèce humaine, nous avons besoin de la nature qui nous entoure pour survivre pas d'un transport plus rapide nous avons d'autres moyens, et nous pouvons prendre notre temps. La vie est trop rapide de nos jours il faudrait vraiment plus prendre notre temps pour faire les choses bien sans impacter d'autres êtres vivants.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Françoise - Lège-Cap-Ferret

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:25:59
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse
**Contribution :**
Remarque préliminaire : un mois de consultation pour 35000 pages... Faut s'y mettre à plusieurs...Pourquoi aller saccager un écosystème unique par sa diversité biologique et notamment sa hêtraie de 40000 ans dont le Sauternes a un besoin vital. D'uncôté on nous demande de faire des économies, d'être de plus en plus écologique et l'on va dépenser une fortune pour détruire un environnement exceptionnel. N'aurait-il pas été plus judicieux d'améliorer l'existant pour un coût nettement moindre : 4 milliards au lieu de 18. Pour l'Etat qui actuellement cherche des milliards... Mais il n'y a pas eu d'étude comparative suffisante. L'étude d'impact laisse en outre à désirer: inventaires incomplets, cartographie qui font parfois défaut... Quand on constate que des autorités indépendantes ont donné des avis défavorables ou très critiques, on se demande si l'Etat en tiendra compte.Développer le rail, oui, mais pas à n'importe quel prix, financier ou écologique ou les deux.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Quentin - Puymiclan

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:27:44
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet
**Contribution :**
Un projet de LGV aussi onéreux qu'absurde, indésirable pour tous les habitants des territoires balafrés par cette voie ferrée. Un argument de désenclavement des territoires ruraux, inaudible pour les locaux qui n'ont aucune envie d'être "raccordés" à la capitale que nous considérons moins que la préservation de nos campagnes et nos paysages. Comble de la perversité, faire payer les locaux opposés au projet pour financer le projet qui va détruire leurs paysages, fractionner leurs écosystèmes, affaiblir leur agriculture (spéculation sur le foncier agricole pour les mesures compensatoires) et faire exploser les prix de l'immobilier près d'Agen en rendant cette zone accessible aux bourses parisiennes. Aucun bénéfice pour les Lot-et-Garonnais pour un coût environnemental, social et financier insupportable. Une rénovation des lignes existantes aurait été plus utile,  moins destructrice et un peu plus dans l'ère du temps...
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Hugues  - Poligny

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:28:16
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Le ciron
**Contribution :**
Le ciron est un biotope unique. Présent depuis plus de 40 000 ans. Le projet LGV va détruite ce magnifique endroit. Coupure écologique, dérangement de la faune et de la flore. Ce projet est daté et inutile. Restons sur le tracé du train actuel.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sandrine - Lucmau

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:37:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
1. Consultation illégale2. Il serait plus judicieux de sécuriser les lignes existantes pour éviter les vols de câbles et autres désagréments qui peuvent provoquer des retards énormes sur des trajets existants 3. Si nous calculons bien, le trajet Paris Toulouse aujourd'hui 3h30 mais demain 2h30 ???? Cela veut dire que depuis Bordeaux le TGV ne mettra que 25 minutes (contre 1h30 actuellement) !!!! FoutaiseNous demandons la suspension de la consultation électronique et la réalisation d'une vrai enquête publique
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Czech Nathalie - Feugarolles

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:38:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je suis contre le projet lgv
**Contribution :**
Comme 97% des Lot-et-Garonnais, d'après la dernière enquête publique, je suis contre cette lgv. Ce projet qui a été pensé il y a 35 ans est aujourd'hui obsolète. En effet tous les scientifiques nous alertent depuis des décennies sur les dangers induits par l'emprise de l'humain sur son environnement. Nous savons tous trés bien les conséquences de la destruction des arbres, des prairies, des zones humides . . . On nous explique sans cesse les bons gestes à faire et les mauvais à éviter, et vous, sous prétexte du "progrès", vous vous attribuez le droit de détruire NOTRE environnement, NOTRE lieu de vie, pour nous faire gagner 15 petites minutes ! Du moins, pour ceux qui prendraient ces trains, c'est à dire pas grand monde, car en plus le prix du billet sera inaccessible à la plupart des citoyens, et ceux qui ont les moyens préfèrent prendre l'avion qui va beaucoup plus vite et coûte beaucoup moins cher ! D'où, en conséquence, autre absurdité, vous savez déjà que cette ligne ne sera pas rentable. On se demande pourquoi vous persistez à vouloir la faire quand-même, contre l'avis des scientifiques, contre le desir exprimé des citoyens et en dépit de tous les bons sens . Nous ne sommes pas dupes des enjeux politico-financiers qui se cachent derrière ce projet pharaonique, obsolète et destructeur. Cet acharnement est ridicule et inhumain, laissez-nous tranquilles, laissez-nous notre belle nature, nos animaux, nos paysages, du moins ce qu'il en reste car notre territoire a déjà payé un lourd tribu au progrès : tgv, autoroute, gravières , zones industrielles et commerciales, champs de panneaux photovoltaïques , sites d'enfouissement des déchets, agriculture intensive, etc.... qui ont déjà considérablement et irréversiblement abîmé notre environnement (terre , eau , air , paysage...) Vous voulez continuer ce désastre ? Continuer à détruire au lieu de protéger et réparer ? Vous continuez à aller à l'encontre de toute les recommandations environnementales ? A l'encontre des souhaits des premiers concernés ? C'est tout simplement inhumain, méprisant et scandaleux ! Quelle planète voulez-vous laisser à vos enfants et aux nôtres ? Vous devriez réfléchir avec votre cœur, avec votre âme plutôt qu'avec votre

portefeuille. Êtes-vous déjà venus en Lot-et-Garonne ? Ne recherchez-vous pas pour vos vacances des endroits où la nature est belle, calme, non abîmée par les activités humaines ? Vous pouvez encore trouver ça chez nous, mais pour combien de temps encore ? Dépêchez-vous de venir avant les destructions annoncées et programmées par vos soins. Sinon, il est toujours possible de changer d'avis, de reconnaître ses erreurs et d'œuvrer à les rattraper. Choisir la raison, le bon sens, avoir une conscience, n'est-ce pas ce qui différencie l'humain de l'animal ? Je n'en suis pas sûre, il ne tient qu'à vous de m'en convaincre. Le mépris est un bien laid sentiment, il peut amener à prendre des mauvaises décisions par l'aveuglement qu'il induit .
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Hervé - Aubervilliers

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:39:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Artificialisation et depenses inutiles
**Contribution :**
Encore en drame social et environmental au nom du pseudo proges et du profit... Quel gâchis
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# VEVEVE MARGOT - Andernos-les-Bains

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:39:46
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LIGNE BORDEAUX TOULOUSE
**Contribution :**
Le dossier sur l'impact environnemental du projet LGV BX - Toulouse survol les problèmes et ne tient pas suffisamment compte du défrichement d'une surface énorme de forêt. Des zones humides et la biodiversité des milieux traversés comment seront elles compensées et se feront où ? On ne parle que de la ligne BX Toulouse mais cela concerne BX - Espagne aussi , l'Europe ne financera que si ce tronçon est réalisé , Il partage le massif landais en deux Ne serait-il pas préférable de rénover ou doubler la ligne existante vieillissante sujette à des retards fréquents . Les usagés de tous les jours du département ou des Landes n'auront que les vieux train sur la vielle ligne et préféreront prendre leur voiture. Ils regarderont passer la LGV qui ne s'arrêtera pas chez eux. Je suis contre ce projet qui ne correspond pas aux attentes des usagers et qui est un non sens écologique, une fois de plus c'est la forêt qui est sacrifiée.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lagadec Quitterie - Arthez-de-Béarn

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:42:48
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Projet GPSO
**Contribution :**
Bonjour,Je conteste le projet GPSO au regard des impacts destructeurs sur le territoire traversé et notamment sur la vallée du Ciron. De nombreuses autorités indépendantes telles que l'OFB et la CLE ont d'ailleurs émis des avis défavorables.Il existe une alternative puisqu'il existe déjà une ligne. Pourquoi ne pas envisager de la moderniser ?En espérant que vous tiendrez compte des nombreux avis défavorables au projet,Cordialement Mme Lagadec
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Alix - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:43:29
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Defavorable au projet de LGV
**Contribution :**
La vallée du Ciron compte énormément pour moi : c’est un lieu de fraîcheur, de biodiversité et de paix que l’on ne trouve nulle part ailleurs dans la région. Le projet de LGV Bordeaux-Toulouse est inacceptable, car il détruirait un écosystème fragile et irremplaçable simplement pour gagner quelques minutes de trajet. Je refuse de voir ce patrimoine naturel sacrifié. Je demande la protection intégrale de la vallée, l'arrêt du tracé actuel et l’étude d’alternatives réellement respectueuses de l’environnement.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Nathalie - Uzeste

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:43:42
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je m'oppose fermement au projet
**Contribution :**
Je m'oppose fermement au projet qui est un véritable massacre environnemental qui malheureusement a déjà commencé. Arrêtons le massacre d'espaces naturels, de zones humides, d'habitats indispensables à la biodiversité. Un massacre pour gagner un peu de temps ?! De l'argent dilapidé alors que tout le pays est asphyxié  de dettes! oui à la rénovation des trains du quotidien qui eux sont indispensables et qui sont en si piteux état! Comment peut on détruire des sites classés natura 2000? Et il serait bien que cette enquête ne soit pas que numérique! Beaucoup de personnes concernées par ce projet sont éloignés du numérique et ne pourront pas participer à l'enquête, ce n'est pas normal et fausse les résultats. Il faut refaire une sérieuse étude environnementale par un cabinet indépendant avant de continuer ce projet destructeur.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Tuaillon  Christophe  - Préchac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:44:26
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Lgv bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Directement concerné car j habite a 200 mètres du tracé dans un des derniers domaines forestier encore préserver (la vallée du ciron). Pourquoi dépenser autant d argent alors que les lignes existantes pourraient être aménagées d'autre part ça va a l encontre des économies d énergie nécessaire pour lutter contre le réchauffement climatique .se déplacer a 300 kilomètres a l n ai pas d utilité publique ! Donc je suis totalement opposé a çe projet dans son ensemble
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Galineau Marc - Villandraut

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:48:42
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Observations concernant la création d'une nouvelle ligne
**Contribution :**

Pendant la pandémie de 2020, une relation de cause à effet connue mais jusqu'alors impossible à concrétiser est apparue nettement: l'Homme a une influence prépondérante sur la nature. Plus possible de se voiler la face. Cette année-là, la baisse de l'activité humaine a fait baisser les émissions de gaz à effet de serre, la pollution aux particules fines a diminué, la faune sauvage s'est déplacée à des endroits qu'elle avait auparavant désertés… Bref, à l'époque où les scientifiques et chercheurs décrivent notre ère comme celle de la sixième extinction de masse que la Terre ait connu, l'espace de quelques semaines en 2020 a provisoirement mis en pause cette horloge fataliste. Pour la première fois, l'Homme, facteur essentiel du changement climatique et de la disparition de nombreuses espèces, a réussi de manière tout à fait tangible (et contrainte, il est vrai) à stopper la cadence.Si depuis cet épisode, l'activité productiviste humaine a repris de plus belle, je m'interroge. Sommes-nous amnésiques? Aveugles? Voulons-nous un air irrespirable dans un futur très proche? Souhaitons nous la disparition d'espèces de faune et de flore?Maintenant que nous avons la preuve incontestable de l'influence positive ou négative de l'homme sur l'environnement, avec du recul, je peux moi-même affirmer que je suis par exemple pour le train. Moyen de transport faible en émission de CO2, il a un réseau assez développé pour couvrir le territoire. Cependant, je suis contre le projet de nouvelle ligne TGV. Et même, de manière plus globale, il n'y a jamais aucun bénéfice environnemental avec ce genre de projets dépassés et d'un cynisme profond. Pourquoi? parce qu'il consiste à raser des hectares de forêt, assécher des zones humides remplies de biodiversité, faire transiter des dizaines de millions de tonnes de remblais, couper physiquement des espaces naturels en deux, provoquer la fin des 40.000 ans de la hêtraie du Ciron, la plus vieille forêt d'Europe… et tout ceci n'est qu'un ersatz des conséquences de ce projet, dont les réactions en chaîne environnementales pourraient sérieusement remplir un dossier de 30.000 pages lui aussi.Finalement, quel intérêt y a-t-il à réaliser un projet plus onéreux et plus destructeur de la nature que la rénovation des voies existantes? Oserais-je même: à qui profite le crime? A l'heure de la défiance des citoyens vis-à-vis des politiques, de la montée des théories complotistes et éco sceptiques, il est surprenant de voir une telle tentative de passage en force pour un projet vieux de 20ans, hors de prix et hors du temps, qui ne va qu'accentuer cette défiance.En résumé, ce projet est écologiquement néfaste, politiquement intenable et financièrement mauvais.Alors il serait temps que des décideurs membres de l'espèce humaine choisissent de ne pas participer à empirer la situation écologique catastrophique dans laquelle nous sommes.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jose - Semoy

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:50:19
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis contre ligne lgv
**Contribution :**
Cette autorisation ne se base pas sur une étude valide. Elle ne permet pas de mesurer l’impact de l’ouvrage sur le vivant.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bergeron Aurélie - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:50:54
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non
**Contribution :**
Cette ligne est un projet écocide et inutile qui ne sert que les intérêts capitalistes. Il faut l'arrêter immédiatement.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Aubert Sarah - Captieux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:51:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable - EP investigations préalables aux travaux de la LGV
**Contribution :**
Bonjour,En tant qu'habitante du territoire qui sera ravagé par cette ligne à grande vitesse, je me permet de vous écrire. Dans le sud-Gironde, nous luttons et redoutons la mise en œuvre de cette ligne depuis plus de 20 ans. J'ai vu mes parents s'indigner contre ce projet quand je grandissais et jouais chaque jour au bord du Ciron. Et c'est cette rivière, véritable berceau de biodiversité, qui m'a apprit à reconnaitre chaque espèce vivante à préserver pour notre futur commun. En grandissant, je me suis spécialisée dans la protection de l'environnement et me suis orientée vers les services de l'Etat, afin de travailler sur des projets comme celui-ci, afin d'être sûre que tout été mis en œuvre pour préserver la vie. Or, dans les différents dossiers d'études d'impacts qui "cadrent" ce supra-projet, il apparait clairement que les impacts ont été grandement minimisés, et notamment au regard des espèces protégées présentes dans la vallée du Ciron, et dont les impacts concrets du morcelage de leurs habitats n'a pas été sérieusement pris en compte. De plus, il apparait que le projet complet aurait normalement du être prit de façon global, dans un seul et unique dossier, et non divisé en plusieurs autorisations environnementales distinctes, évitant ainsi de montrer les impacts globaux et cumulés du projet. A noter que cette division en plusieurs dossier permet au pétitionnaire d'éviter de mettre en place des mesures ERC trop conséquentes, celles-ci étant les seules mesures permettant un moindre impacte sur le vivant.Enfin et pour finir, j'aimerais attirer votre attention sur les travaux déjà engagés, alors même que des contributions du public sont encore en cours. En effet, il apparait que depuis plusieurs mois, les travaux le long de la ligne au départ de Bordeaux ont déjà engendré des dégâts irréversibles sur la faune et la flore présente dans les derniers marais bocagés de la région bordelaise, à la frontière entre Villenave-d'Ornon et Cadaujac.Ces travaux, d'un impact colossal, me paraissent particulièrement prématurés dans la mesure ou nous parlons aujourd'hui seulement de la possibilité d'autoriser les fouilles préalables aux travaux. Comment cela est-il possible ?Pour toutes ces raisons, et simplement dans l'objectif d'avancer ensembles vers une réelle préservation du vivant, je vous demande de bien vouloir prendre en considération mon avis défavorable à ce projet.Merci pour votre lecture, et en espérant que la nature sera entendue, veuillez agréer mes salutation les plus sincères.Sarah Aubert
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lecharlier Aurore - Pau

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:58:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** désaccords sur le projet LNSO
**Contribution :**
Dans le cadre de mes études dans le domaine environnemental, j'ai été amenée à découvrir l'originalité et la richesse de la vallée du Ciron. Cette vallée avec sa hêtraie relictuelle et son biotope unique mérite une protection forte au niveau national. Ce projet LNSO, qui me parait par ailleurs déconnecté des réalités et des besoins d'aujourd'hui, va mettre à mal ce patrimoine écologique dont on a tous besoin. Les études d'impact du dossier de demande d'autorisation ont été analysées par des organisations qui sont pour moi des références (OFB, CNPN, Syndicat du Ciron…). Elles ont noté de nombreux manquements, noyés dans un dossier très volumineux, confus, et de ce fait peu accessible.Dans ce contexte, je ne peux que manifester mon désaccord pour ce projet dont l'utilité

n’est pas avérée et pour lequel les solutions d’évitement  n’ont pas été étudiées sérieusement et impartialement.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Loustau  Vincent  - Fontainebleau

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:58:18
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** rejet du projet
**Contribution :**
Les atteintes environnementales de ce projet sont beaucoup trop importantes au regard du bénéfice pour les usagers.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Beuron Gaetan - Landiras

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 10:58:36
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non a la LGV
**Contribution :**
Mon jardin qui devrait jouxter la futur LGV, contient une grande biodiversité comme des crapaux, des chauves souris, des salamandres etc... L habitat de ces animaux sera forcément impacté par l incroyable pollution que ces travaux vont engendrer. Quant a nous être humain, nous allons subir les nuisances de cette ligne ferroviaire inutile et malgré nous, contribuer a son financement. 99% des gens du sud Gironde ne veulent pas de cette ligne . Elle nous est imposé par une caste de dirigeant déconnectée et corrompue
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Patrick HUGLA

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:03:26
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeaux?Toulouse. Ce projet est vital pour le développement et l?attractivité du Sud-Ouest. Il r [...]
**Contribution :**
Je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeaux?Toulouse. Ce projet est vital pour le développement et l?attractivité du Sud-Ouest. Il renforcera les échanges économiques, facilitera les déplacements du quotidien et dynamisera nos territoires.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Nadine  - Sainte-Radegonde

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:05:13
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable à la LGV
**Contribution :**
Je suis très attachée à la vallée du coton, c’est notre patrimoine régional, notre bien commun. Ce projet consiste à détruire tout un écosystème fragile et indispensable de biodiversité. Encore un espace naturel saccagé, un de plus…je demande de trouver une alternative et la re-étude du renforcement de la ligne existante.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# MORISSET Marc - Saint-Médard-en-Jalles

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:05:44
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation de ce projet GPSO - LNSO Bordeaux - Toulouse - 26 novembre 2025
**Contribution :**
Bonjour Mesdames et Messieurs.D'abord, je considère scandaleux de n'avoir qu'un petit mois comme temps de participation citoyenne sur ce projet ferroviaire qui détruira et perturbera un espace vivant ayant une richesse de biodiversité irremplaçable, et incompensable par des biais technocratiques et fallacieux ; et pour cause puisque des milliers d'années de développement naturel avec des espèces végétales, animales, etc dans des sols particuliers et des équilibres fragiles selon les saisons sont immensément plus prépondérantes que le temps de fonctionnement espéré de ce projet d'artificialisation des territoires concernés. Comme la vallée du Ciron fait partie de cet écosystème précité que l'espèce humaine se doit de sanctuariser pour de multiples raisons dont certaines sont certainement inconnues à ce jour, ce temps de participation citoyenne réduit est une insulte aux générations futures !De plus, il me semble primordial de prendre en compte les multiples arguments exprimés dans cette participation à temps réduit avec un facteur multiplicateur car il ne reflète qu'une partie des arguments qu'un temps plus long aurait permis dans une participation suffisamment plébiscitée et massivement adressée à tous les français comme les étrangers concernés.Ensuite, l'inutilité de ce projet est prouvée par plusieurs analyses citoyennes, associatives, syndicales et institutionnelles comme celles de TRANSCUB et de la SÉPANSO qui démontrent sérieusement la possibilité de se développer autrement que par le faible gain de temps de trajets (quelques minutes), l'énorme dépense d'argent public (1ère estimation de 14 milliards d'euros soit le principal argument gouvernemental pour décaler de 2 ans vers le haut l'âge légal de tous les travailleurs de France suite à un fallacieux calcul de pertes dans les caisses de retraites), les fallacieuses mesures compensatoires et d'évitement, le racket légalisé par l'impôt des habitants de ces territoires ne demandant pas les services possibles et payants de ce projet, etc, et qui démontrent toujours sérieusement l'incertitude globale face aux conséquences de ce projet avec des impacts mal estimés, des impôts édulcorés, des coûts flous des études à la livraison, des charges de maintenance avec des dizaines de viaducs aux charges énergétiques avec une Union Européenne en plein délire de 3ème guerre mondiale, etc..., et démontrent encore sérieusement l'impossibilité intellectuelle préalable de réflexions comparatives sur les alternatives possibles et les solutions viables au développement de l'ensemble de ces territoires à court, moyen et long terme.Je soutiens le développement des trains du quotidien sans passer par ce projet ubuesque, destructeur et coûteux ; et je pense que la vision du transport de masses entre le nord de l'Europe et son sud n'est plus sur des gains de temps de quelques minutes par voies ferroviaires avec des prix importants de trajets adaptés à une classe supérieure de revenus.Ce projet d'un temps passé des ambitieux et arrogants dirigeants de notre République doit donc être classé dans les archives réglementaires sachant que nos institutions freinent à quatre fers pour le renouvellement démocratique de sa nation, et en conséquence, bloquent sur les besoins réels des êtres humains ayant encore des volontés de mieux vivre ensemble.Je vous prie d'agréer, Mesdames et Messieurs, mes sincères salutations,Marc MORISSET
**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Claude GASC

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:06:20
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Ligne nouvelle bordeaux toulousr

**Contribution :**
Je soutiens ce projet qui va favoriser le développement économique de notre region de dynamisant notre territoireEnvoyé depuis l'application Mail Orange
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Muzé Manon - Marions

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:06:33
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la création de la LGV
**Contribution :**
La création de cette ligne LGV est ridicules!! Détruire des milliers d'hectares de nature pour gagner quelques minutes sur un trajet existant déjà !! Ce projet me concerne directement habitant juste à côté zones concernées (Bazas).
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Carole - Bondues

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:07:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la ligne LGV vallée du Ciron
**Contribution :**
Je suis contre ce projet qui va fragiliser les zones humides, et la continuité de passage pour la biodiversité.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Pascual Louis - Aucamville

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:09:46
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV
**Contribution :**
Projet a fort impact environnemental et social négatif.destruction de  près de  1 800 000 arbres sur l'ensemble du fuseau.  Menace sur la biodiversité : La construction entraînerait la destruction de plus de 9000 hectares de terres agricoles et d'espaces naturels. Cela inclut la fragmentation des écosystèmes, l'atteinte irréversible à de nombreuses zones humides, et la destruction d'habitats d'espèces protégées, notamment aux abords de sites Natura 2000.  Impacts locaux en Tarn-et-Garonne : Plusieurs Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (Z.N.I.E.F.F), comme la forêt d'Agre à Montech et la forêt de Saint-Porquier, ainsi que des sites patrimoniaux comme l'Abbaye de Belleperche, seront directement impactés.  Aberration économique et sociale : Un coût de plus de 15 milliards d'euros pour un gain de temps marginal (30 à 40 minutes entre Paris et Toulouse) est jugé disproportionné. Cet investissement colossal se fait au détriment de l'entretien et de la modernisation des lignes existantes pour les "trains du quotidien et de proximité".
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Hermine - Montauban

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:12:08
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Alternatives au projet
**Contribution :**

Moderniser les lignes existantes. Développer le fret pour limiter le transport routier.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Cros Isabelle - Puylaroque

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:12:42
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet LGV actuel
**Contribution :**
Je suis opposée au projet actuel de la future ligne LGV Bordeaux-Toulouse, en raison de l'impact sur l'environnement (destruction d'arbres et de sites naturels impactant la faune, la flore et le paysage naturel et architectural). Il existe également des moyens moins onéreux pour permettre le passage de cette LGV en modernisant la ligne SNCF existante. Cette étude du projet peut se faire différemment, à moindre coût et en minimisant l'impact. Merci de tenir compte de ces raisons.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# pierre - Lacourt-Saint-Pierre

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:14:31
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV
**Contribution :**
Les dégâts, irréversibles et non mesurés sérieusement, peuvent être évités par un renoncement au projet au profit de l'aménagement de l'existant. Ce fait est documenté
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sylvie - Montpezat-de-Quercy

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:14:52
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Contre ces travaux. Renovons et utilisons ce qui existe déjà.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Damien - Saint-Martin-de-Sescas

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:15:06
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis sur la demande d'autorisation environnementale du GPSO
**Contribution :**
Bonjour,Le projet de Ligne nouvelle du Sud-Ouest, reliant Bordeaux à Toulouse, aura un impact majeur et irréversible sur l'environnement, en particulier sur la biodiversité. Il traverse en effet des milieux naturels d'une grande richesse, qui mériteraient à eux seuls un classement en réserve naturelle nationale afin d'être préservés. A titre d'exemple, le projet GPSO entraînera la destruction de zones humides, habitats d'espèces rares et menacées, telles que le Vison d'Europe et la Cistude d'Europe dans la vallée du Ciron (cours d'eau emblématique de la Gironde), deux espèces bénéficiant de Plans Nationaux d'Actions.Un Plan National d'Action est un outil stratégique visant à assurer la conservation ou le rétablissement, dans un état favorable, d'espèces animales ou végétales menacées. Ces plans sont validés par le ministère de la Transition écologique. La réalisation d'un aménagement de cette ampleur compromettrait gravement leur mise en œuvre et, par

conséquent, notre capacité à préserver localement ces espèces, du fait de la destruction d’habitats de zones humides et de la rupture de corridors écologiques essentiels à leurs déplacements.Au-delà de ces espèces bénéficiant de Plans Nationaux d’Actions, d’autres espèces particulièrement menacées verront également leurs habitats détruits. C’est notamment le cas du Pélobate cultripède, un crapaud très rare, typique des landes sableuses situées autour de Pindères et de Fargues-sur-Ourbise, dans le Lot-et-Garonne.Les espèces mentionnées ne sont que quelques exemples de la richesse de notre patrimoine naturel, dont la préservation à long terme sera gravement compromise par le projet GPSO. Compte tenu de l’ampleur des travaux, la SNCF ne pourra pas compenser l’ensemble des impacts environnementaux. Au-delà de la rupture définitive des corridors écologiques, il serait nécessaire de restaurer des centaines d’hectares d’habitats naturels pour obtenir un réel gain écologique. Or, ce foncier en continuité directe des espaces qui seront impactés n'existent pas. La destruction de ce patrimoine naturel ne peut en aucun cas être justifiée par la construction d’une nouvelle ligne dont les bénéfices pour les usagers restent très limités. En d'autres termes, il n’existe aucune raison d’intérêt public majeur suffisant pour justifier la création de ce projet.Bien cordialement,Damien
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# frédéric - Pau

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:15:37
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non a nouvel ligne lgv
**Contribution :**
Bonjour,je pense cette LGV inutile , gros dégâts environnementaux , pertes de terrains agricoles, dégradation de zones humides, pour gagner 20 mm sur Toulouse ! et un cout énorme a l'heure ou on demande des économies pour le déficit budgétaire de la France !! Un déplacement de certains arrêts (Agen, Montauban par ex : des travaux , de l'artifilisation de sol, plus de routes d'accès ,ect)).Bien mieux serait d'améliorer l'existant . La vallée de la Garonne est déja traversée par la ligne existante , un autoroute , une nationale ect ! et pour Toulouse si le temps compte il existe l'avion ! Cordialement.F.V
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# GIL - Bazas

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:18:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** projet ferroviaire Bordeaux Toulouse Dax
**Contribution :**
projet complètement insensé qui va détruire notre environnement ,nos zones humide ,la hêtraie , nos espèces dans les rivières et nos forets sans oublier la pollution du bruit continu.(pendant les travaux et quand les trains seront en services)Les travaux vont engendrés d'énormes dégâts dans nos forets pour un budget complètement démesuré (qui va évolué dans le temps) pour gagner un peu de temps! Pourquoi ne pas rénover la ligne existante?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Charles-Louis - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:18:37
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la LGV

**Contribution :**
Bonjour,Par la présente je souhaite manifester mon opposition totale à ce projet de LGV, à la fois obsolète et désastreux d'un point de vue environnemental et économique.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Pascaud Patrice - Podensac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:19:03
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Nouvelle ligne tgv Bordeaux -Toulouse
**Contribution :**
Bonjour, je suis contre cette ligne tgv, qui va relier Bordeaux à Toulouse et qui va détruire la vallée du Ciron, toute la biodiversité qui se trouve dans cette vallée et la vallée de la Garonne va être détruite par votre construction, alors qu'il est possible d'utiliser une partie de la ligne Bordeaux-Dax déjà existantes, pour éviter cette partie de la vallée de la Garonne et du Ciron. Toutes les cultures, vont être impacté, le paysage va ce retrouver coupé en deux parties, la migration des animaux sauvages risque d'être perturbé. Je suis contre ce tracé de la ligne a grande vitesse qui va détruire toute la vie, qui existe depuis des milliers d'années, qui vie grasse a ce Ciron et que j'essaie de photographie, le plus souvent possible. J'habite et profite des bienfaits du Cirons, sur cette nature très fragile, votre construction va tout détruire, alors qu'il est possible de passé par là " landes Girondine " .
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bouhier Marine - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:19:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGE
**Contribution :**
Le projet se résume à 2 mots : UNE HONTE ! Un massacre environnemental, une non prise en compte de l'environnement, des experts, des rapport et des locaux. De l'argent dilapidé,...On rajoute: Un accès inégal à l'information avec des affichages publics incomplets ou placés dans des lieux peu accessibles ; une fracture numérique évidente dans les territoires ruraux, rendant la plateforme difficile d'accès. Un dossier de plus de 35 000 pages, volumineux, fragmenté et dépourvu de cartes synthétiques ou de calendrier clair. L'absence de version papier dans les mairies hors préfectures, excluant de fait une partie du public et l'exclusion de plusieurs territoires pourtant concernés, notamment les habitants des Landes et les contribuables du financement TSE.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jules - Saint-Gaudens

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:20:13
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** demande d'autorisation environnementale relative aux investigations préalables à la réalisation de la Ligne nouvelle du Sud-Ouest
**Contribution :**
Bonjour;L’Autorité Environnementale et le Conseil National de la Protection de la Nature ont donné un avisdéfavorable avec des remarques très pertinentes.La réponse de SNCF Réseau est insuffisante.Les avis de la CLE du Sage Ciron et du Parc National Régional des Landes de Gascogne ont soulignés denombreux oublis, des erreurs et des incohérences.SNCF Réseau n’a fourni aucune réponse.Ma lecture du dossier confirme la pertinence des remarques de ces 4 institutions,

notamment surla séquence ERC.Je note un bilan Carbone dégradé avec des résultats d'économie CO2 en net retrait  et un allongement du temps de retour Carbone qui passe à 16 ans minimum. Je constate que le projet LNSO ne participera quasiment pas à la Stratégie Nationale Bas-Carbonefrançaise .Par ailleurs le projet LNSO complet affiche un coût total de 24,3 Md€ avant réévaluation post chocinflationniste.SNCF Réseau a entrepris des travaux (piquetage, marquage des bois) en pleine période denidification sans respecter la réglementation en cours.En conséquence je donne un avis défavorable à la  demande d'autorisation environnementale .
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Michel - Balizac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:20:59
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Oposition au projet GPSO au regard des impacts environnementaux et financiers comparés aux gains annoncés
**Contribution :**
J'aime bien que l'on me demande mon avis sur un sujet qui me concerne de très près comme la modification de mon environnement surtout quand c'est en mal …Mais je me souviens de la dernière consultation sur le GPSO … j'ai été aux réunions organisées, participé dans mon village, rencontré des membres de la commission indépendante, etc … Résultat ; un déni de démocratie ! Les enquêtes publiques bien que massivement participatives et défavorables au projet (93% des voix contre, sur 14000 exprimés, dont les 21 commissaires enquêteurs), ont abouti … à des déclarations d'utilité publique confirmant la réalisation du projet. Les deux présidents de région (Nouvelle Aquitaine et Occitanie) se sont assis sur cette avis pour continuer ce projet qui date de plus de 30 ans sans qu'il soit réévalué surtout financièrement …. Un cout de 14,3 milliards d'euros en 2014, combien en 2030 ?? Surtout que les financements, à part ceux des contribuables français, ne sont pas encore actés … la participation de l'Union Européenne n'est pas encore acquise …Même la Cour des comptes, dans un rapport en 2014, écrit que ces LGV présentent « des limites pour un coût insoutenable » … sauf pour les présidents de région et les sociétés de BTP.Je ne crois pas que la France a besoin de s'endetter pour ce projet surtout que des solutions alternatives existent et à beaucoup moins chères !!!Tout cela pour dire que j'ai une très grande « confiance « dans la décision qui va sortir de cette consultation par la Préfecture…En ce qui concerne la destruction écologique, tout le monde est d'accord pour s'apercevoir que ce sera une véritable catastrophe. Tout le monde, sauf les présidents de région.Toutes les autorités indépendantes (eau, biodiversité, environnement) vont de défavorable à très défavorable … sauf le président du Parc Naturel des Landes de Gascogne qui accepte ce massacre ….En ce qui concerne la vallée du Ciron … ? Une hêtraie, remontant à 43 000 ans, faisant de cette forêt " la plus ancienne de France " où résident des espèces protégées. Le long du tracé, 5000Ha de zones classées Natura2000, zones humides, agricoles seraient ainsi menacés par la création d'ouvrages d'art, viaducs, pompages des nappes phréatiques, création de carrières, et autres artificialisations d'espaces naturels.Un des nombreux points (qui m'ont fait bondir) est la "demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces animales et végétales protégées pour la phase d'investigations préalables…" déposait auprès du Conseil National de la Protection de la Nature (avis défavorable le 09/09/2025) !!!En ne parlant que du vison d'Europe, "autrefois largement répandu en Europe, le vison d'Europe a perdu 90% de ses effectifs au cours du XXe siècle" à cause de la dégradation de son habitat. Il en resterait moins de 250, principalement en Nouvelle-Aquitaine. "C'est le petit mammifère le plus menacé d'Europe, il l'est davantage que le panda géant… "(FI 28/08/2025). Certains veulent continuer à l'éradiquer.Je ne comprends pas que des personnes demandent et justifient ces destructions. Osent-ils aborder leurs actes devant leurs enfants aux repas familiaux pour justifier quelques minutes de moins sur un trajet en train. Ah si, je crois savoir, on détruit tout et on tente de recréer l'ensemble sur 50 ans …Pour une petite idée, voir la

réalisation de la LGV Sud Europe Atlantique …Même les vins du Sauternais vont être impactés et peut être disparaitre, vu qu'ils dépendent directement d'un processus naturel lié au Ciron …On pourrait en écrire des pages sur les méfaits de cette LGV … malgré un dossier de 34000 pages à lire (sérieusement, tout lire en un mois ??), une procédure uniquement en ligne (!!!)J'ai l'impression que tout est fait pour que cette participation soit ignorée… et je ne parle pas des panneaux plantés en pleine campagne aux bords des routes (s'arrêter en pleine voie de circulation pour les lire … bravo à ceux qui ont eu cette idée … la gendarmerie doit apprécier)Tout cela pour dire que je suis contre, non à cette LGV qui n'apportera rien de bien à la région …Je suis favorable au développement régional mais pas au prix de la destruction de l'environnement. Une nouvelle étude alternative SERIEUSE serait la bienvenue !!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mesnier Alexandre - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:22:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre le projet LGV
**Contribution :**
Le projet se résume à 2 mots : UNE HONTE ! Un massacre environnemental, une non prise en compte de l'environnement, des experts, des rapport et des locaux. De l'argent dilapidé,...On rajoute: Un accès inégal à l'information avec des affichages publics incomplets ou placés dans des lieux peu accessibles ; une fracture numérique évidente dans les territoires ruraux, rendant la plateforme difficile d'accès. Un dossier de plus de 35 000 pages, volumineux, fragmenté et dépourvu de cartes synthétiques ou de calendrier clair. L'absence de version papier dans les mairies hors préfectures, excluant de fait une partie du public et l'exclusion de plusieurs territoires pourtant concernés, notamment les habitants des Landes et les contribuables du financement TSE.De nombreuses autorités indépendantes telles que l'OFB et la CLE ont d'ailleurs émis des avis défavorables. Il existe une alternative puisqu'il existe déjà une ligne.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BOVAIS NATHALIE - Sarrant

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:22:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** opposition ligne LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Je suis opposée à ce projet  pour ces dégâts environnementaux, son coût démesuré et la nécessité de privilégier les trains du quotidien.La LGV est un projet coûteux, destructeur et inadapté aux enjeux actuels. La priorité est de  moderniser le réseau ferroviaire existant, développer les lignes régionales afin de répondre aux besoins réels des habitants en améliorant le service rendu aux usagers, régénérer et moderniser le réseau pour l'adapter aux changements climatiques tout en respectant l'environnement et en maîtrisant les finances publiques.La SNCF – comme le préconise le Haut-Commissariat à la stratégie et au plan – doit engager une réforme en profondeur, fondée sur une véritable stratégie bas carbone. Cela passe par l'entretien, la modernisation et la réouverture des petites lignes.La région Occitanie plaide pour une revalorisation des lignes périurbaines autour de Toulouse dans la perspective d'un réseau express qui risque de s'arrêter aux portes du Gers à l'Isle Jourdain et la connexion d'Auch avec Agen peut de plus permettre d'optimiser la rotation des matériels en les faisant circuler sur deux régions. Il est urgent, dans ce cadre, d'intégrer la ligne Toulouse–Auch, hélas en service minimum, dans le réseau structurant régional, voire national, avec un prolongement vers Agen, tant que la plate-forme et les rails existent encore.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## Robert Ellya - Préchac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:24:30
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Creation de ligne lgv
**Contribution :**
Je ne suis pas d'accord avec le projet de la ligne lgv, passant du midi Pyrénées à Bordeaux.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## Rodriguez Édouard - Saint-Michel-de-Castelnau

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:28:45
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Creation de ligne lgv
**Contribution :**
Je ne suis pas d accord avec la création de la ligne lgv Midi-Pyrénées/Bordeaux.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## Saint-Avit jean-serge - Urrugne

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:31:25
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à un projet d'un autre temps
**Contribution :**
… alors qu'on sait aujourd'hui que la biodiversité, qui est un des 9 piliers pour que le vivant puisse perdurer sur terre, ne se renouvelle pas et donc en voie de destruction, Des lobbyies mal intentionnés veulent nous faire aller plus vite dans le mur. Nous devons arrêter, avec les connaissances que nous avons aujourd'hui, de creuser le trou dans lequel ces projets vont nous précipiter…
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## Jacques - Pompogne

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:31:43
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Beaucoup de dégats au niveau nature et encore beaucoup plus lots de la construction
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## Clemence - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:32:05
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Préservation de la vallée du Ciron face au projet de LGV
**Contribution :**
Bonjour,Je souhaite exprimer mes inquiétudes face au projet de LGV qui menace la vallée du Ciron. Ayant grandi à Preignac et connaissant intimement ces paysages, je sais à quel point cette zone abrite une biodiversité exceptionnelle : forêts anciennes, zones humides, faune et flore variées, espèces protégées, équilibre hydrologique fragile.Les études environnementales menées ces

derniers mois confirment ce que les habitants ont toujours observé : toute intervention lourde dans ce secteur aurait des conséquences graves sur la nature, sur la qualité de l'eau, sur les nappes phréatiques et sur les habitats des animaux. La vallée du Ciron fait partie des milieux naturels les plus uniques de France, et il me semble essentiel, presque un devoir national, de préserver cette richesse au lieu de la fragiliser.Je souhaite donc que mon inquiétude et mon opposition à ce projet soient prises en considération.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Berkoutov Ceva - Noaillac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:32:44
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition à la nouvelle LGV
**Contribution :**
Je suis opposé à ce projet. Plutôt que dépenser des milliards dans un projet avec des impacts irréversibles sur l'écosystème, il faudrait investir dans la modernisation du réseau déjà existant et apporter des améliorations aux usagers des trains régionaux du quotidiens.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Foret Jessy - Préchac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:34:09
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre creation ligne lgv
**Contribution :**
Je suis contre la création de la ligne lgv Midi-Pyrénées/Bordeaux.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Méric Martin - Pau

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:35:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet LNSO
**Contribution :**
Originaire de Bernos Beaulac, je suis très attaché à la conservation de la vallée du Ciron et de tout son environnement forestier. Le développement du train est une solution pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Mais la grande vitesse est-elle nécessaire ? Elle est dispendieuse en énergie, elle détruit des espaces naturels qui ne stockeront plus de carbone et seront une perte irrémédiable d'un bien commun… les tracés de ces lignes sont allongés pour éviter les zones habitées, les gares excentrées, ce qui réduit les gains liés à la vitesse… Donc moderniser les lignes existantes est une alternative préférable qui coûte beaucoup moins cher. La majorité de la population demande des trains confortables, qui partent et arrivent à l'heure, avec une bonne fréquence et pour un prix raisonnable. Le projet actuel n'est plus adapté aux réalités économiques et environnementales. L'enquête publique avait abouti à un avis défavorable… Le Président Macron avait lors de son premier mandat manifesté son abandon du projet… Pourquoi le relancer maintenant à la hâte ? C'est un déni démocratique. Je dénonce cette façon de procéder, où la réalisation des travaux précède les autorisations et une réflexion approfondie et impartiale.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rodriguez Marie José - Bazas

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:37:12
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la création de la ligne lgv sud ouest
**Contribution :**
Je suis totalement contre ce projet qui va tuer nos forêts et rivière
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Godet Carole - Saint-Michel-de-Castelnau

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:37:19
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre creation ligne lgv
**Contribution :**
Je suis contre la création de la ligne lgv Midi-Pyrénées/ Bordeaux.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Breton Eric - Hure

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:37:29
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation du projet GPSO au regard des impacts environnementaux
**Contribution :**
je m'oppose au projet de LGV car il existe une autre solution moins dévastatrice en terme de biodiversité et d'écosystème, et moins coûteuse pour tout le monde, qui consiste à optimiser, moderniser les voies existantes pour qu'elles puissent servir à des trains directs et rapides (sans avoir besoin de rouler à 300 km/h) car le gain de temps sera minime sur ce tronçon et ne justifie pas non plus tous ces travaux.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Benjamin - Montbeton

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:38:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution citoyenne sur les impacts environnementaux du projet LGV Toulouse-Bordeaux dans le Tarn-et-Garonne
**Contribution :**
En tant que citoyen préoccupé par la préservation de notre environnement et la qualité de vie dans le Tarn-et-Garonne, je souhaite exprimer mon opposition au projet de LGV Toulouse-Bordeaux au regard de ses impacts environnementaux significatifs. Ce projet entraîne la destruction de près de 1000 hectares de terres agricoles, de forêts et d’espaces naturels précieux, détruisant ainsi des habitats essentiels à la biodiversité locale. Ces atteintes irréversibles portent notamment sur des zones humides et des espaces protégés, dégradant le patrimoine naturel de notre département.Les conséquences du chantier sont aussi inquiétantes en termes de nuisance : circulation intense de camions pour le défrichement et les travaux, fragmentation des écosystèmes, risques accrus pour les ressources en eau, ainsi que des impacts paysagers lourds qui modifieront durablement notre territoire. Ce projet semble également éluder la réalité des besoins de mobilité quotidienne des habitants locaux, favorisant prioritairement des trajets longue distance, au détriment des petites villes et des zones rurales.Par ailleurs, les mesures de compensation environnementale proposées apparaissent largement insuffisantes pour compenser ces dommages. Enfin, la précipitation actuelle dans le lancement des travaux, avant même que toutes les études d’impact soient pleinement

achevées, ajoute une dimension d’irresponsabilité qui met en danger la cohérence écologique et sociale de notre territoire.Il est urgent de revoir ce projet en intégrant pleinement les exigences de protection de l’environnement et des habitants, en privilégiant des alternatives plus respectueuses, durables et adaptées aux véritables besoins sociaux et écologiques du Tarn-et-Garonne.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marion - Paris

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:41:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection Habitats remarquables
**Contribution :**
A quoi servent les zones Natura 2000 si des projets comme cette ligne peuvent ignorer royalement des écosystemes uniques comme la vallée de Ciron? Les engagements de protection de la biodiversité et de non-artificialisation? Ces forets et ces espèces sont non seulement irremplaçables mais aussi indispensables a la survie meme de l'espèce humaine à terme.Non a la  LGV Toulouse-Dax
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Carrie  Martine  - Bazas

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:42:17
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition motivée au projet GPSO
**Contribution :**
Habitante du bazadais je suis très attachée à notre environnement et à la spécificité de l'écosystème de la vallée du ciron. C'est un bien commun qui doit être préservé. Son morcellement par le passage de la ligne LGV impacterait de façon négative notre vie ainsi que celle de tout ce qui est vivant sur ce territoire.Au vu de l'état économique de la France et des français nous n'avons pas les moyens de ce projet pharaonique. Le bénéfice attendu d'un line TGV n'est pas à la hauteur des efforts financiers imposés à la communauté.Il est très illusoire de croire qu'une quelconque étude puisse évaluer la dette écologique d'un tel projet. Le déchirement du tissus territorial est à la fois écologique, societal, économique et culturel. Au delà des chiffrages, ce type de destruction ne peut aucunement être compensé. C'est pourquoi il est si important de tenir compte dans la décision finale de l'impact d'un tel projet sur la vie des habitants.L'alternative de la modernisation de la ligne existante doit être réévaluée avec une comparaison réelle des coûts financiers et des services rendus.En conclusion je souhaite une révision complète du projet et un recherche de solutions alternatives moins néfastes pour les citoyens et leur environnement.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jean-Claude  - Préchac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:42:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre creation ligne lgv
**Contribution :**
Je suis contre la création de la ligne lgv Midi-Pyrénées/ Bordeaux
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Robert Myrianne  - Lerm-et-Musset

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:46:17
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre creation ligne lgv
**Contribution :**
Je suis contre la création de la ligne lgv Midi-Pyrénées et bordeaux.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Gerbeau Adrien - Grignols

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:48:29
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je m' oppose au projet de LGV BDX TLSE,  un truc comme ça
**Contribution :**
Je m' oppose au projet de LGV B,  Bordeaux - Toulouse
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Isabelle - Pibrac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:48:43
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV Bordeaux-Toulouse
**Contribution :**
Je conçois tout à fait la nécessité d'une liaison plus rapide entre Toulouse et Paris dans le cadre d'une modernisation de la ligne POLT pour une alternative crédible à la ligne aérienne entre Toulouse et Paris étant donné la contribution majeure du transport aérien au dérèglement climatique. Toutefois, la LGV entre Toulouse et Bordeaux ne contribue pas à créer une alternative véritable avec un gain de temps peu significatif (environ une heure) pour un investissement exhorbitant de plus de 14 milliards d'euros et des dégâts environnementaux très importants. Autre obstacle : le coût très important du TGV qui s'avère très dissuasif par rapport à l'actuelle ligne POLT et à l'avion. La modernisation de la ligne existante aurait un coût 5 fois inférieur. A l'heure où l'on nous appelle à des sacrifices au vu de l'état des finances publiques, comment justifier une telle débauche d'argent public ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# EYSNER Karine - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:48:55
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non au GPSO ! Rien ne justifie un tel massacre !
**Contribution :**
Je suis totalement opposée à ce projet GPSO, et donc à cette première phase de travaux dits préparatoires, objet de la présente consultation.On nous vante le train comme un moyen de transport vertueux, écologique, décarboné... Oui, bien sûr, mais pas ces trains-là.Ces trains-là veulent passer en pleine nature, détruisant des milliers d'hectares de milieux naturels, agricoles, forestiers, impactant des dizaines de petits cours d'eau. Or, ces endroits sont le milieu de vie de toute une faune et une flore déjà largement menacées et souvent en voie de disparition : loutre, vison, cistude...Ces trains-là ne sont pas les trains du quotidien, ils relient les grandes villes entre elles et traversent sans s'y arrêter les territoires qui ont été sacrifiés pour leur permettre de passer là, où les habitants vont voir leur lieu de vie dévasté, leurs champs coupés en deux, leur maison rasée...Ces trains-là, qu'on appelle à très grande vitesse, consomment jusqu'à quatre fois plus d'énergie pour rouler deux fois plus vite. Le rapport consommation/avantages n'est pas du tout favorable.Ces trains-là nécessitent la

construction de voies nouvelles qui engendrent des millions de déblais et de remblais, des millions de m3 de matériaux qui seront transportés par la route... Si l'exploitation est décarbonée, on ne peut pas en dire autant de la phase de chantier qui doit durer plusieurs années !Nous avons le devoir de questionner la pertinence de dépenser tout cet argent public et de faire tous ces dégâts irréversibles pour gagner quelques minutes seulement sur un trajet !Il est possible de faire un autre choix, à moindre frais pour les contribuables et pour la nature : celui de moderniser les voies existantes. Et cela répondrait aux besoins, cela a été démontré.Alors pourquoi s'entêter dans cette direction ? Rien de ce qui a été fait jusqu'à présent n'est irréversible, il est encore possible d'arrêter ces destructions ! Nous n'avons pas besoin de LGV, nous avons besoin de terres agricoles, de forêts, de nature, de milieux de vie pour les animaux sauvages et pour les habitants d'aujourd'hui et de demain. S'entêter serait irresponsable !Je tiens également à dénoncer la forme de cette consultation qui ne permet pas aux personnes sans ordinateur et sans adresse email d'y participer. J'ai l'exemple proche de moi d'une voisine qui est dans ce cas et elle ne doit malheureusement pas être la seule, surtout en milieu rural et parmi les personnes âgées. C'est honteux de priver ainsi une grande partie de la population de s'exprimer sur un projet d'une telle envergure et avec un tel impact sur notre avenir à tous !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Vimeney Leslie - Balizac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:50:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable au projet de LGV Bordeauxâ?"Toulouse
**Contribution :**
Madame, Monsieur,Je souhaite exprimer mon opposition au projet de ligne LGV entre Bordeaux et Toulouse tel qu'il est prévu actuellement. Ce lieu est unique et abrite une biodiversité précieuse (amphibiens, tortues, insectes, oiseaux…). Le tracé proposé risquerait de tout bouleverser : habitats détruits, continuités écologiques fragmentées, milieux fragiles irrémédiablement perturbés.Je trouve que l'étude d'impact ne rend pas justice à l'importance environnementale de la vallée, et je suis convaincue qu'on pourrait envisager des alternatives moins destructrices, comme moderniser l'ancienne ligne.Pour ces raisons, je vous demande de revoir le projet ou de choisir une autre solution qui préserve la vallée du Ciron et son écosystème.Merci d'avance de prendre en compte ma voix.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Fresno Alice - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:50:26
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Autorisation gouvernementale
**Contribution :**
Je suis contre ce projet
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Escaffre Evelyne - Lacapelle-Livron

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:52:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV Bordeaux
**Contribution :**

Encore des espaces naturels sacrifiés !!!Pourquoi aller toujours plus vite , gagner des minutes ,,, c'est inutile .L'essentiel aujourd'hui est de protéger la nature que les êtres humains détruisent en ne pensant pas que l'humanité est en danger .
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Teyssier Dumont Roméo - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:52:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
La vallée du Ciron doit être protégée quoi qui arrive. C'est un site exceptionnel où les hêtres s'épanouissent encore alors qu'ailleurs ils ont déjà largement migré en altitude.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Ghislaine - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:52:54
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** CONTRE le projet gpso
**Contribution :**
Je suis farouchement opposée à ce projet GPSO , ce Grotesque Projet à Saccage Organisé.Il ne doit pas et ne verra pas le jour sur notre territoire.Il faut arrêter d'impacter la nature en assassinant le vivant : la faune, la flore, les zones humides. La hêtraie âgée de plus de 40 000 ans serait obligatoirement dévastée par ce projet écocide. Cet environnement DOIT être préservé , c'est une richesse nationale, un écosystème unique avec une biodiversité exceptionnelle.Arrêtez d'exterminer les espèces. La nature n'est pas au service de l'humain. nous sommes et faisons partie de la nature. La détruire c'est Nous DÉTRUIRE.Les compensations ne peuvent pas exister sur un territoire massacré. Nous dénonçons la spoliation et l'agression du territoire qui vont dévaster nos zones humides. C'est une véritable hécatombe de la biodiversité, et un saccage organisé.Nous savons, que l'étude d' impacts est mal réalisée car bien étudiée elle ne pourrait pas conclure à une quelconque faisabilité du projet. Il servirait à qui? Pour qui? Quel est l'enjeu derrière?L'aménagement des lignes existantes est plus économique et écologique.RESPECTEZ-NOUS
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# CHEVALLIER Laurent - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:53:33
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Refus de la LGV BORDEAUX TOULOUSE BORDEAUX DAX.
**Contribution :**
Améliorer les transports du quotidien pour les Girondins permettra de reduire le nombre de vehicules qui circulent tant bien que mal tous les jours et qui créent ainsi et par obligation des nuisances forcées à notre environnement étant donné que les Girondins n ont dans la plus grande majorité que le choix, je devrais dire plutot l obligation du "tout voiture"...Une etude comparative des gains environnementaux entre une amélioration significative des transports du quotidien et la LGV justifie t elle le choix du "tout pour la LGV"?A l heure actuelle Bordeaux fait tout pour diminuer l´entree des vehicules dans la CUB mais la région ne cherche pas de solution de son coté pour concourir à cette objectif et reflechie à des gains de temps au detriment de l'impact environnemental.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Pibouleau-Blain Eliane - Campagne

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:55:57
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Illégalité d'une consultation par tronçon du GPSO, visant à en faire accepter la totalité contre les résultats de l'Enquête publique sur l'ense
**Contribution :**
Avis très négatif. Je m'en explique...Cette consultation au rabais, par voie électronique et courts délais, sans être placée sous l'égide de la CNDP garante de la sincérité de la consultation, se révèle être inacceptable tant sur la forme que sur le fond.- En effet, il s'agit d'un passage en force au mépris de la démocratie : car je rappelle aux décideurs et aux Préfets que l'ensemble du projet LGV du GPSO a, par enquête publique en 2014/2015, été rejeté massivement par la population comme par l'ensemble des Commissaires Enquêteurs, le jugeant inutile , non rentable économiquement, destructeur de l'environnement, et coûteux. - Ainsi ce projet, dans sa globalité, renvoie au concept de Grand Projet Inutile et Imposé (GPII), dont le BTP est friand, et qui ne correspond pas aux besoins en mobilité de proximité et du quotidien de la majorité de la population. Loin de désenclaver les territoires ruraux, ce projet ne favorise que les métropoles...Les lignes TGV existent déjà pour les liens entre Bordeaux et Toulouse, tout comme entre Bordeaux et Bayonne par Dax. Il est symptomatique de la déconnexion des grands élus (Mr. Rousset et Mme Delga) d'avec la population, et « pompant » les crédits du ferroviaire, hypothèque gravement le financement des rénovations et modernisations dont les lignes existantes ont tant besoin.-Le Plan de financement est insincère et actuellement en difficulté, obligeant les contribuables à payer un « nouvel impôt « LGV, tout comme les Collectivités à faire l'impasse sur d'autres services locaux au public.Vous indiquez : « La demande d'autorisation environnementale concerne uniquement ces investigations et ne porte pas sur les travaux de construction de la future ligne. » Eh bien non ! Car considérer par cette consultation un découpage du projet LGV du GPSO – comme si un morceau était plus acceptable qu'un autre – c'est faire fi d'une réalité : ce projet est un tout, et pour les raisons évoquées précédemment, il est irrecevable. C'est berner les habitants, c'est obliger à tout accepter. Votre consultation est illégale : elle n'aurait pas lieu d'être si le reste du projet n'était pas, aussi, concerné ! Répondre favorablement à votre consultation est donc, implicitement, valider l'ensemble du GPSO.Je donne donc un avis très défavorable à cette consultation.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# pierre yves - Pessac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 11:58:24
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection de la vallée du Ciron
**Contribution :**
Je suis très attristé par la dévastation de la vallée du Ciron à cause du projet de ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse. Cette vallée avec une hêtraie multi-millenaire est un bien commun des habitants de la Gironde et même de l'humanité. C'est également une zone humide riche en biodiversité.Il faut absolument préserver et protéger cet espace naturel exceptionnel et revoir le projet de transport ferroviaire entre Bordeaux et Toulouse.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Le Clainche Françoise - Cambo-les-Bains

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:01:16

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** concerne la LGV Sud-Ouest
**Contribution :**
Je m'oppose à cette ligne d'un coût pharaonique et qui est destructrice pour l'environnement. La ligne actuelle pouvant être améliorée sans  grever encore la dette publique et déforester la campagne .
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Enzo - Grignols

**Organisme :** SEPANSO
**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:01:51
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Un projet illégal, irrespectueux envers la population et l'environnement et sans réel et tangible intérêt
**Contribution :**
La vallée du Ciron est un écosystème unique, on y retrouve notamment une hêtraie ayant traversé deux ères glaciaires et présente en continu depuis plus de 43 000Ans. On retrouve aussi de nombreuses zones humides, dont certaines sont des habitats dont la conservation est prioritaire à l'échelle européenne, ou encore des espèces rares que ce soit de flore ou de faune telles que le fadet des laîches, le murin de beichstein ou l'anémone rouge qui sont toutes des espèces protégées et/ou en voie d'extinction à l'échelle européenne. Or, le projet de Ligne nouvelle entre Bordeaux et Toulouse est un projet d'ampleur qui va défigurer à coup sûr les paysages de la vallée du Ciron auxquels la population et moi-même sommes très attachés. De plus, ce projet est rempli de défauts aussi bien moraux que techniques : Les inventaires écologiques préalables sont incomplets, que ce soit en termes de dates, de durées et/ou de conditions de prospection, et ils ne couvrent pas la totalité du cycle annuel, ne permettant pas de détecter toutes les potentielles espèces impactées. De plus, la surface couverte par ces inventaires est extrêmement réduite, alors que de nombreuses espèces présentes à proximité du site peuvent aussi l'utiliser. L'État nous fait miroiter la volonté d'un projet écologique du fait qu'il s'agit de mobilité douce, alors qu'à côté de ça, ce projet prévoit de détruire des milliers d'hectares d'habitats fragiles, de zones humides et de lieux de vie d'espèces protégées qui sont elles déjà présentes depuis bien plus longtemps et qui fournissent déjà une quantité incommensurable de services aux populations humaines. Ce projet va aussi entraîner une fragmentation irréversible du territoire et des continuités écologiques, et notamment du microclimat du Ciron, permettant l'existence de la hêtraie du Ciron. Cette rupture du microclimat risquerait de faire disparaître la plus vieille forêt d'Europe, alors même que l'État s'est engagé dans une démarche de protection de cette forêt et des espèces qui y sont présentes. Je pense que nous sommes tous favorables au développement du rail, mais ce développement ne peut se faire au prix de la défiguration de la vallée du Ciron. Je demande une révision complète du projet, fondée sur une étude environnementale sérieuse et l'examen réel des alternatives, notamment l'utilisation et la rénovation des voies existantes.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Favriot Laurent - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:02:16
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Crus Sauternes et Barsac
**Contribution :**
Les différentes études sur  l'impact du projet sur chacune des composantes hydrologiques et hydrogéologiques susceptibles d'influencer les conditions agroclimatiques spécifiques des crues AOC

de Sauternes et Barsac n'apparaissent pas convaincantes. Le Conseil interprofessionnel du vin de Bordeaux, remarquait déjà dans l'enquête publique de 2014 : "…le tracé de l'ouvrage coupe la rivière Ciron en trois endroits et 30 de ses affluents, traverse son bassin versant sur plus de 100 km, endigue les eaux, impacte 40 zones humides et les nappes d'eaux souterraines. Le risque de perturbation de l'alimentation et de la fraîcheur du Ciron est très important et l'apparition des brouillards automnaux responsables de la présence du Botrytis cinerea (champignon de la pourriture noble indispensable à l'élaboration des vins de Sauternes, Barsac et Cérons) dus à la confluence des eaux fraiches du Ciron et plus chaude de la Garonne peut être compromise."Aux vues de ces conditions défavorables sur l'avenir de ces crues, je ne peux que contester le passage du tracé à travers le Ciron risquant de mettre en péril toute une filière viticole.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# MAGOGA Elsa - Saint-Antoine-de-Ficalba

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:05:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition motivée au projet GPSO
**Contribution :**
Depuis plus de vingt ans, je suis engagée professionnellement pour la protection de l'environnement. À ce titre, je considère que l'impact territorial de ce projet est démesuré et catastrophique pour l'environnement, notamment au regard des enjeux de biodiversité, dont l'importance n'est plus à démontrer. Ces enjeux sont d'ailleurs déjà reconnus par l'existence de territoires préservés, notamment au titre du dispositif européen Natura 2000.Ce projet est porté soi-disant au titre d'un service public « pour un gain de temps » mais il se projette au détriment de biens fondamentaux environnementaux ; des biens fondamentaux dont l'empreinte vitale et les avantages pour le bien commun ne sont, eux, plus à démontrer et sont aujourd'hui indéniables.Il m'apparaît inacceptable et incompréhensible que les dossiers d'incidences du projet soient ainsi bâclés, s'appuyant sur des données environnementales non actualisées et omettant les différentes et nombreuses études qui synthétisent les réelles connaissances des territoires (ressource en eau, faune et flore). La prise en compte exhaustive de ces enjeux environnementaux aurait permis une meilleure appréciation et une réelle considération des impacts déstructurants (fracture environnementale territoriale) et préjudiciables de ce projet urbain (atteinte certaine aux espèces et aux habitats d'espèces protégées et remarquables).Ce projet est inconcevable pour notre territoire et pour la région. Les incidences de cette urbanisation sur les enjeux « biodiversité » sont bien trop préjudiciables, voire funestes, pour les biens communs environnementaux (ressource en eau, faune et flore). Ces enjeux vitaux exigent et nécessitent des engagements fermes en matière de préservation et de gestion collective et durable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Françoise - Compiègne

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:06:21
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la destruction de la vallée du Ciron...!!!
**Contribution :**
Stop à la destruction de la nature, par exemple pour aller plus vite de Bordeaux à Toulouse.On a le temps. La vitesse pollue et tue.Dans le pays des accords de Paris, un peu de respect pour la nature et sa préservation tout de même...!!!Montrons l'exemple, pour une fois...
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# FLORENS Arnaud - Marennes-Hiers-Brouage

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:07:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Impacts environnementaux sur la vallée du Ciron
**Contribution :**
Bonjour,Le projet de LGV Bordeaux Toulouse prévoit sur son tracé la traversée en plusieurs points de la vallée du Ciron, avec un impact sur 8ha en zone Natura 2000 et 100ha au global.La vallée du Ciron est une forêt ancienne, datée à environ 43000 ans d'existence. Cette ancienneté atteste qu'il s'agit d'un refuge contre les aléas climatiques extrêmes, puisqu'elle a traversé la précédente ère glaciaire - le Würm.L'artificialisation éventuelle à terme d'une partie de son linéaire ne pourra de ce fait pas faire l'objet d'une compensation à hauteur des bénéfices écologiques apportés.Dans le cadre de l'autorisation environnementale sollicitée pour les investigations préalables à la réalisation de la LGV, quelles garanties l'exécutant des études a-t-il présenté pour éviter tout impact sur la vallée en phase étude ?La séquence ERC a-t-elle été respectée ? Sa première phase, "éviter", a-t-elle été réellement étudiée ? Merci de la considération que vous apporterez à cette demande.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BROGNIEZ Sylvain - Loupiac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:07:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis sur le document
**Contribution :**
Document C_NPNT_V2-1 : p 36Thématique Eaux superficielles : il conviendrait de prendre l'attache des éléments disponibles sur le SIE notamment. En effet l'appréciation de l'altération de la qualité des eaux superficielles ne peut pas se résumer simplement aux « pollutions diffuses ». Ces cours d'eau sont aussi altérés hydromorphologiquement, dans leur continuité latérale et longitudinale (causes anthropiques), par les prélèvements superficiels et souterrains qui sont faits dans leur impluvium (impact à noter dans l'onglet « usage des eaux superficielles »), par les pratiques agricoles (idem)...Document C_NPNT_V2-1 : P37-38Continuités écologiques : Sur la ripisylve continue, pourquoi seulement mettre en exergue celle de la Gimone ? Celles du Gat-Mort, du Saucats, de la Barboue, de la Gargalle sont tout aussi continues et notables. Et que dire de celles du Ciron et de ses affluents intersectés, avec notamment sa hêtraie millénaire et une ripisylve à tout égard remarquable ?Les classements des cours d'eau en Liste 1 et/ou Liste 2 au titre de la continuité écologique ne sont pas évoquésPas de prise en compte des Hotspots de biodiversité, ni des données TVB du SRADDET. Document D1_IOTA_V2 : P 54Sur les cours d'eau en Gironde, il existe nombre de données scientifiques et cartographiques (notamment en termes d'hydraulique et d'inondation, de plans d'eau, d'inventaires faunistiques-floristiques-zones humides…) générées par les EPCI gemapiens gestionnaires de ces bassins versants (études PPG, études de modélisation hydraulique, arpentage et connaissance terrain… Ces EPCI ont-ils été sollicités pour partage de données ? Document D1_IOTA_V2 : P 468Les deux sites SITE_33_SCM 01 et 02 imaginés à compensation pour « Garonne et ses affluents du Dropt à la Pimpine » sur les communes de Gabarnac et Sainte-Croix du Mont sont très étonnants. Tout d'abord car ils se situent sur l'autre rive (droite) de la Garonne à 11 kilomètres du fuseau), dans des contextes hyrogéographiques bien différents que les sites impactés en rive gauche. Il semble avant tout préférable de privilégier des sites altérés (et il y en a) sur la rive droite impactée. Ensuite car il s'agit de sites en coteaux viticoles de l'entre-deux-mers, sur des points hauts de ces coteaux, en grande partie sur des parcelles viticoles (ou ex-viticoles). Enfin, car si ce type de localisation devait être confirmée (notamment pour le SCM_01), le lieu d'implantation semble plus pertinent dans les talwegs altérés ou zones humides sources de ces mêmes petite cours d'eau (tête de bassin versant du Padouen en l'occurrence).Le détail des gains de compensation envisageables dans le document D7_IOTA_V2 (page 63 et suivantes) ne semble pas

apporter de réelle plus-value (en comparaison notamment avec la libre évolution des parcelles suite aux arrachages de parcelles viticoles très communs dans l'Entre-deux-Mers, notamment côté Garonne). L'intérêt d'aller compenser sur ces sites paraît faible et incohérent.De manière globale le type de zones humides potentiellement recrées suite à la compensation ne correspondent que trop peu aux zones humides altérées sur le fuseau. L'exemple ci-dessus en étant le plus prégnant.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# David - Paley

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:09:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation Projet GPSO - impact majeur sur vallée du Chiron
**Contribution :**
La vallée du Chiron représente un écosystème naturel unique à préserver pour les génération futures.Le projet viendrait altérer gravement la pérennité de cet écosystème qui est un patrimoine exceptionnel à conserver.Des alternatives connues comme la modernisation de la ligne actuelle permettrait d'éviter ces dégradations et sont par ailleurs estimées moins couteuses.Des études plus poussées et une consultation publique plus inclusive sont à réaliser.Politiquement, j'ai l'intime conviction que ce projet pourrait devenir une nouvelle Notre Dame des Landes ou A69, je ne suis pas certain que ce soit bon pour l'image de la région et des institutions et entreprises décisionnaires.Je ne favorable au développement ferroviaire mais pas dans des conditions environnementales inacceptables comme c'est le cas dans ce projet.Je vous remercie pour votre attention.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Ménana NEGADI - Bazas

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:10:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne LG
**Contribution :**
Je suis défavorable à ce projet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# de Garnier des Garets Éric - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:12:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV Bordeaux Toulouse, autorisation environnementale.
**Contribution :**
1- un grave déni démocratique : Peut-on parler de consultation lorsque l'on demande un avis sur une telle masse de documents nécessitant souvent un savoir que tout un chacun ne possède pas ? Il y a là un déni démocratique grave. 2- Une problématique politique : La problématique de ce projet ne se limite pas à une approche technique et elle est d'abord d'ordre politique. Dans LGV, il y a le mot vitesse. Est-il encore de circonstance ? Les minutes gagnées au prix d'un coût faramineux et de leurs conséquences écologiques (comme sur la vallée du Ciron) n'ont plus aucun sens. 3- La problématique financière : Au moment où nous traversons une grave crise financière du fait du déficit public de l'État, est-il opportun de s'engager dans un tel projet de 15 milliards d'euros ? N'y-a-t-il pas d'autres priorités qui nous engagent (santé, social, éducation, environnement…) ? C'est précisément en temps de crise qu'elles doivent être mises en avant. La LGV Bordeaux-Toulouse est un projet d'un autre temps qui n'a plus de légitimité aujourd'hui.Que ne s'attache-t-on enfin au réseau ferroviaire

girondin par exemple, comme à la ligne Bordeaux-le Verdon, qui nécessite 200 millions d'euros et est tellement plus urgente dans une logique sociale et de proximité ? Pourquoi n'adopte-t-on pas un plan pour ces lignes si essentielles aux girondines et aux girondins, et notamment celles et ceux qui disposent de moindres moyens.4- Pourquoi cette consultation s'inscrit-elle dans un temps postérieur à des étapes déjà en cours de réalisation du projet ?5- À qui profite ce projet, quels utilisateurs ? Ce sont des publics privilégiés alors que tant de nos concitoyens connaissent de graves difficultés sociales ? 6- Pourquoi des alternatives proposées, bien moins coûteuses et tout aussi opportunes ont-elles été écartées ? Pour le seul paradigme d'une vitesse gagnée se réduisant à quelques dizaines de minutes ? 7- En conclusion, les réponses demandées d'ordre technique ne répondent pas aux enjeux que pose une telle infrastructure, qui sont des enjeux de société engageant l'avenir, avenir dont ni la SNCF ni les responsables politiques régionaux ne veulent prendre la mesure tant ils sont engoncés dans une représentation dépassée du monde dans lequel nous vivons.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Joé - Pompéjac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:15:46
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Préservée le Ciron
**Contribution :**
Je souhaite que le cirons soit préserver de cette ligne inutile
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Viard Lorraine - Urrugne

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:17:36
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution
**Contribution :**
Il apparaît que le projet est sans véritable intérêt, car la liaison avec Toulouse aurait dû passer par Limoges (ancienne POLT) et continuer, après Toulouse vers Saragosse, afin d'être une véritable alternative pour le transport par fret. Quant à la ligne vers Hendaye, elle doit reprendre la ligne actuelle après DAX, afin de capter les usagers de BAYONNE à HENDAYE, pour pouvoir être rentable, si possible.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# MAILLE ISABELE - Argenteuil

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:18:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** NON FAVORABLE AU PROJET
**Contribution :**
Cette vallée va détruire des habitats fragiles, un écosystème existant. Un site dans lequel une foret avec micro climat, une biodiversité exceptionnel, une hétraie de plus de 40 000 et détruire tout cela pour une ligne ferroviaire pour laquelle aucune étude préalable pour une alternative moins destructrice avec la ligne déjà existante. Que vont devenir les différentes espèces ? leur territoire anéanti ! Perturbation des zones humides ? Cette nouvelle ligne vaut elle vraiment la destruction d'un territoire aussi riche ? Il faut protéger tous les espaces ou résident des espèces rares, prolifiques, des végétaux nécessaires à notre existence. Consulter les associations environnementales
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Philippe - Lucmau

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:18:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution sur la LGV et ses conséquences négatives sur l'environnement
**Contribution :**
La construction de la LGV va entrainer des impacts environnementaux négatifs très importants qui sont aujourd'hui minimisés voire "cachés" par les partisans du projet. A savoir :- La construction de la ligne LGV nécessite une dépense énergétique gigantesque et entraine des destructions d'espaces protégés (Natura 2000, ZNIEF...), des artificialisation d'espaces, des destructions d'habitats (le vison d'Europe par exemple), des fragmentation d'espaces....- L'étude d'impact du tracé GPSO annonce uen emprise de 4800 ha. Mais nous avons recalculé, la surface réélle avoisinne 6800 ha, soit 30% de plus qu'annoncé!- La création de la LGV, contrairement a annoncé par les partisans ne réduit pas le trafic de marchandise (en mettant des marchandise sur les rails!) puisqu il ne le concerne pas. - La LGV n'a pas d'impact sur les gazs à effet de serre . Au contraire, la destruction des forêts entraine un relarguage de CO2 et les arbres coupés n'en capteront plus (car coupés!).- La création d'une LGV n'est pas pertinente écologiquement comparée à l'adaptation de la ligen actuelle (d'ailleurs on parle aujoiurd'hui d'adaptation au changement climatique!)- Le tracé passant par la vallée exemplaire du Ciron n'est pas le seul et unique tracé possible. Il n'est pas "naturel" comme annoncé- Annoncer que la LGV est de l'ordre l'intérêt général est une ineptie. Il ne concerne qu'une petite partie de la population et ne sert pas l'intéret général (adpater les lignes, présrever les espaces, respecter la nature, consommer moins relèverait de l'intérêt général)- Le budget ets loin d'être bouclé et la situation financière de la France ne permet plus ces investissemnts fous, exhorbitants ....- La construction de la LGV ne creé pas d'emplois. Elle offre des chnatiers sur financements publics à des multinationales libérales- L'impact écologique c'est aussi le bruit lors des travaux (voir ce qui se passe aujourd'hui au sud de Bordeaux)- L'impact écologique c'est aussi la santé et le bien-être des populkations qui va se voir très impacté en sud gironde une fois la ligne construite- La consommation d'énergie est proportionnelle à la vitesse. Les LGV ne réduisent pas les consommation d'énergie dans leur fonctionnement elle quadruple la consommation en roulant 2 fois plus vite.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Stephane - Sauviac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:18:55
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je m'oppose au projet de LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Ce projet n'est pas d'utilité publique il n'apporte rien a la région et à l'environnement il fait gagner un quart d'heure sur le trajet il ne justifie pas la destruction de toute c'est forêt.il n'apportera aucun emploie puisque c'est grande entreprise utilisent massivement la sous traitance européenne et il est le fruit de corruption de certains de nos élus.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Théo - Dax

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:21:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Un faux projet écolo
**Contribution :**

Bonjour,Je me demande pourquoi l'on créer une nouvelle lgv pour des raisons écologique alors qu'une ligne ter que je prends souvent fonctionne très bien et moi cher !! Du train oui mais pas sur des terres agricoles/naturelles. Faisons vivre les lignes déjà existantes
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jean noel  - Machecoul-Saint-Même

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:22:26
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Sauver la nature et les terres agricoles
**Contribution :**
Il est inadmissible qu'on sacage la nature à ce point ... malgré tous les rapports d'experts.... la science est ignorée... Mais bien sûr l'argent récompensera les entreprises qui se chargeront du fossoyage ... Des projets à vomir.....
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Morgan - Landiras

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:24:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV BORDEAUX TOULOUSE
**Contribution :**
Je m’oppose à la LGV Bordeaux - Toulouse Vous allez détruire nos lieux d’habitat verdoyant , ainsi que la faune .
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# DELZANGLES Hubert - Cestas

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:28:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition motivée au projet GPSO
**Contribution :**
La vallée du Ciron en Sud-Gironde est un écosystème unique et extraordinaire : une hêtraie datant d’avant la période glaciaire, de plus de 40 000 ans en bordure du projet, des zones humides à fort enjeu en termes de biodiversité, une continuité écologique, une forêt galerie et une ripisylve, de nombreuses espèces protégées et certaines en voie d’extinction ou en danger. Les écologues le décrivent comme un « Lascaux de la biodiversité ». Ce territoire, la vallée du Ciron, n'est pas un simple paysage ou un site écologique, c'est un bien commun essentiel pour les générations futures auquel les habitants s’identifient avec un très fort attachement. Fort de ce constat, une partie des habitants de la vallée, y compris les membres des collectivités territoriales, se sont mobilisés pour lui reconnaître des droits (exister, se régénérer, préserver ses équilibres). Ce projet met en péril les droits reconnus par la « Déclaration des droits du Ciron » adoptée par une partie des habitants de la vallée du Ciron.Le projet GPSO/LNSO traverse un territoire extrêmement sensible. Or, il existe des solutions alternatives pour acheminer les voyageurs à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse, notamment une ligne existante qui pourrait être modernisée pour quatre fois moins cher (18 milliards alors qu’une alternative à 4 milliards existe déjà) et sans impact écologique et social majeur. Cela permettrait d’éviter une nouvelle fracture des milieux naturels, rupture de continuité écologique, qui ne prévoit aucune alternative crédible. Les principaux reproches que l’on peut faire à la procédure en cours sont les suivants : La participation du public, en ligne, sans enquête publique, enserrée dans un délai d’un mois, pour lire 34 000 pages, est une procédure manifestement incompatible avec le droit

international public, notamment la Convention d'Aarhus de 1998 et les garanties constitutionnelles (article 7 de la Charte de l'environnement de 2004. Les inventaires de l'étude d'impact sont tout à fait incomplets, imprécis et ne respectent pas les fondamentaux de réalisation de toute étude d'impact. Il n'y a aucune connaissance précise de l'état de la biodiversité sur le terrain. Les visites des écologues ne sont pas correctement précisées, ne respectent pas le cycle de vie des espèces et sont insuffisantes. Les cartographies sont absentes, et des contradictions sont évidentes entre les documents de l'étude d'impact. Par exemple, les zones humides ont été sous-évaluées à hauteur d'une trentaine d'hectares, certaines espèces sensibles ont été étudiées de façon tout à fait lacunaire (Cistude, Vison d'Europe, loutre d'Europe présentes sur le site), les inventaires forestiers sont inexacts et non détaillés, les naturalistes locaux, spécialistes de la matière, n'ont pas été consultés pour orienter les inventaires. La séquence « Eviter – Réduire – Compenser » n'a pas été respectée correctement. En effet, seuls 42 hectares ont été évités sur plus de 1000 détruits. Les zones humides ne sont pas évitées, la recolonisation des espèces non envisagée, les continuités écologiques et les équilibres écosystémiques sont ignorés. Au regard de ces éléments, l'impact brut est impossible à déterminer, tout le reste de l'étude (la déduction de l'impact net notamment) en devient faussée. La dette écologique est donc indéterminée. Dès lors les mesures de compensation, d'ailleurs quasi-absentes du dossier, indéterminées pour les autres et non anticipées, ne peuvent qu'être aléatoires. Les sites de compensation ne sont ni sécurisés ni décrits, ce qui empêche de déterminer leur équivalence écologique avec les parcelles détruites. Tous ces éléments sont confortés par l'analyse ou les avis des entités suivantes, toutes défavorables ou très critiques face au dossier : – OFB (Office Français de la Biodiversité), – CLE (Commission Locale de l'Eau), – MRAE (Mission Régionale d'Autorité Environnementale), – CNPN (Conseil National de la protection de la nature) - CBNSA (Conservatoire Botanique National Sud-Atlantique), – SYSSO (Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest).Si je suis favorable à une mobilité ferroviaire ambitieuse, surtout centrée sur les trains du quotidien, ce n'est pas au prix de la destruction de la vallée du Ciron. Je demande une consultation du public plus étendue pour prendre connaissance du projet (tout comme les collectivités qui n'ont été consultées que dans un délai d'un mois en juillet) et une révision complète du projet pour qu'il soit reporté sur les lignes anciennes afin de préserver la vallée du Ciron, ses droits et l'ensemble de ses habitants.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# MASSIN Dominique - Lartigue

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:30:09
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je conteste
**Contribution :**
Je conteste parce que la vallée du Ciron est un paysage particulier où l'on peut goûter des moments de beauté, de paix et de silence (humain) précieux et parce que c'est un bien commun au vivant, un écosystème, qui abrite une hêtraie glaciaire et des des espèces faunistiques et floristiques remarquables. Pourquoi avoir dépensé du temps et de l'argent pour classer cette zone Natura 2000 si c'est pour s'en affranchir avec les conséquences mortifères en contradiction avec les discours écolo écoresponsables... Même si Natura 2000 "n'interdit pas la poursuite d'activités économiques...", comment ce projet GPSO à forte empreinte paysagère peut-il assurer la survie de l'habitat et des espèces qu'il abrite ? L'effondrement de la biodiversité est un fait : 60% des vertébrés, 70% des plantes, 80% des insectes. C'est un argument majeur en faveur du renoncement au projet GPSO très onéreux pour un gain qui reste à démontrer.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Zerrouki  - Sauviac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:33:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je m'oppose au projet de LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Ce projet deLGV n'est pas viable détruire autant de nature pour faire gagner 15mm sur la ligne bordeaux Toulouse. De plus il n'apportera rien au niveau de l'emploi parceque c'est grande entreprise utilisent assivement la soutraitance européenne notamment des pays de l'est . nous sommes assez endetté comme ça ce projet est le fruit de corruption de certains de nos élus STOP !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# ABIVEN Danièle - Reichstett

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:33:09
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron Non au projet GPSO
**Contribution :**
Une voie ferroviaire existe déjà.Pourquoi ne pas la moderniser?  Ce projet va détruire des zones humides, l'habitat de la faune et de la flore qui y prospèrent depuis bien longtemps bien avant notre apparition,  nous les êtres humains qui nous permettons de tout détruire.Le Ciron est une rivière vivante qui abrite une végétation et des animaux que ce projet risque de détruire en partie et qui va mettre en péril leurs survies. Et des gens travaillent tous les jours à sauvegarder ce site .A l'heure de la récession budgétaire nationale ce projet est une aberration financière de plus.Ce site naturel ne sait pas ce qu'est l'argent, la rentabilité...mais permet à tous d'admirer la Nature. Alors OUI.....NON à ce projetDanièle Abiven
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Eysner  Jean louis - Le Bouscat

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:33:11
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition à la lnso
**Contribution :**
Je tiens à affirmer mon opposition à ce nouveau projet délirant dans l’esprit de l’A65Quels dégâts infligés à l’environnement pour un gain d’un peu moins d’une heure sur le trajet ?La question n’est pas de savoir si le voyageur gagne 55 minutes de sa vie entre Bordeaux et Toulouse mais à qui profite ce carnage dans les territoires traversés Je suis contreJean Louis Eysner
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Pelletant jean-marc - Landiras

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:33:32
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable à ce projet dévastateur.
**Contribution :**
J'émets un avis défavorable sur un projet pharaonique et dévastateur pour l'environnement qui nous seront  reprochés par les générations futures Combien d'arbres seront détruits et je ne parle pas des zones humides.Aujourd'hui on nous demande en tant qu'élu d'être vertueux face à l'artificialisation des sols et et le respect des zones agricoles mais on déroge sans vergogne à une destruction environnementale systématique.L'Etat doit faire des économies, voilà un domaine à prendre en

compte en remplacement des mesures sur les retraites et l'augmentation des impôts qui pénalisera le pouvoir d'achat de bon nombre de citoyens d'autant que le paiement de la taxe qui est la plus injuste qu'il soit.Arrêtons ce projet inutile.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bonnet Pierre - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:33:41
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** PROJET DE LIGNE LGV BORDEAUX TOULOUSE
**Contribution :**
Madame, Monsieur,Les avis défavorables du Conseil National de Protection de la Nature, de la Commission locale de l'eau du SAGE Ciron, ainsi que l'avis de la MRAE montrent que le projet de ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse aura un impact majeur et irrémédiable sur la Nature au droit du tracé et bien au-delà.Nous Société des Amis de Navarrosse, association agréée pour la protection de l'environnement demandons l'arrêt pure et simple de ce projet.Projet dont la motivation temporelle du " gain de temps" entre Bordeaux et Toulouse relève d'un anachronisme futile au regard des services rendus à l'homme par la Nature via les milliers d'hectares naturels d'emprise du projet voués à disparaitre.Le Président de la Société des Amis de Navarrosse, Pierre Bonnet
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Anaïs - Montauban

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:33:50
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Dénonciation du projet de LGV
**Contribution :**
Le projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse est une aberration au vu du contexte économique, écologique et social. Pourquoi détruire des milliers d'hectares de terres agricoles et naturelles, avec un coût exorbitant pour un gain de temps de transport très limité qui profite seulement à une minorité de personnes ? La population du territoire n'est en outre que peu consciente des enjeux car peu informée. Ce projet ne doit pas voir le jour pour ne pas entacher l'avenir sur notre territoire.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rossiaud Jacques - Mont-de-Marsan

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:34:13
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** La vallée du Ciron
**Contribution :**
la modernisation de la ligne existante est la bonne solution et n’a pas été sérieusement étudiéeCe projet menace directement la vallée du Ciron, un écosystème unique et bien d'autres endroits
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Alain - Montbeton

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:40:28
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** enquête publique
**Contribution :**

suspension de l'enquête publique en ligne et organisation d'une enquête publique physique avec des commissaires enquêteurs dans toutes les communes concernés par le projet
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# CARRIE PIERRE - Bazas

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:41:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation de la ligne LGV
**Contribution :**
La vallée du Ciron n'est pas un simple paysage, c'est un patrimoine majeur. J'accompagne chaque semaine des randonnées pédestres avec des personnes qui en ont besoin pour rester en bonne santé. Nous allons subir pour la deuxième fois, après l'A65, une fragmentation irréversible du territoire.Ce nouveau projet est contraire aux discours et aux injonctions environnementaux qui ont cours actuellement. L'impact n'a pas été débattu sérieusement et sereinement au niveau des communes avec les citoyens concernés. Ils vont en subir les effets d'une manière définitive et irréversible, sans en bénéficier des avantages.Je suis très inquiet du nombre d'avis défavorables émis par des autorités indépendantes. Les données forestières, l'impact micro climatique, la dissémination des espèces invasives ne sont pas suffisamment pris en compte. La hêtraie millénaire va subir des dégâts majeurs. Quelle situation écologique du territoire allons nous laisser à nos enfants ?Ce projet est démesuré sur le plan financier. Une solution alternative doit être sérieusement envisagée. La contribution foncière supplémentaire des territoires traversés est profondément injuste et touche un Sud Girond fragile sur le plan économique.Je demande l'abandon de ce projet, la protection de la vallée du Ciron. Je renouvelle mon attachement aux déplacements par le train.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Chabut Eloan - La Réole

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:43:09
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** non au projet
**Contribution :**
Eloan, 11 ansIl ne faut pas faire la LGV car ça va dévaster toute une biodiversité.Nous allons détruire le Ciron et les animaux qui sont dedans.Je votre contre la LGV !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Escolar Dominique  - Varès

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:43:38
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition à ce projet
**Contribution :**
Je trouve ce projet insensé.L'urgence est de préserver ce qui reste de notre biodiversité, de notre environnement,de nos ressources naturelles. Pourquoi dépenser des sommes pharamineuses pour venir saccager de nouveaux territoires ? Il serait grand temps d'opter pour des projets qui préservent la Vie, plutôt que pour ceux qui engraissent les lobbies...
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# NICOLE - Budos

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:43:38

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** contribution
**Contribution :**
Raisons de mon opposition au projet GPSO:- Prix exorbitant alors que les anciennes voies ferrées peuvent être réhabilitées- Impacts négatifs sur les emplois de la filière bois- Atteinte à l'écologie, la biodiversité, aux paysages, et à la qualité de vie où une simple promenade ou cueillette de champignons ressource ruraux et citadins- Atteinte à la transmission du patrimoine forestier familial, et à une culture du respect de la nature- Atteinte aux acteurs de la forêt qui portent les blessures des tempêtes et incendies ravageuses lointaines et récentesEn conclusion, un projet si dévastateur dans la nature et dans l'âme, de manière irréversible et pérenne ne doit pas voir le jour.JE DONNE UN AVIS DEFAVORABLE A L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE RELATIVE AUX INVESTIGATIONS PREALABLES A LA REALISATION DE LA LIGNE NOUVELLE DU SUD-OUEST ENTRE BORDEAUX ET TOULOUSE;
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Durand Alain - Évry-Courcouronnes

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:46:06
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Qualité de transport
**Contribution :**
Il y a urgence à améliorer la qualité des transports en communs que nous utilisons tous les jours pour aller au travail, cette ligne dite à "grande vitesse" n'a rien d'indispensable, notre quotidien, c'est plus de 200 jours par an de galère.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rémi  - Mérignac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:50:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet
**Contribution :**
Les conséquences d'un tel projet sur la biodiversité sont immenses. Pour quel résultat ? Quelques minutes gagnées et des milliards dépensés. Face à l'urgence climatique, le projet ne doit pas aboutir et respecter l'avis des habitants, qui sont majoritairement opposés.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BOY Sébastien - Le Mas-d'Agenais

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:50:23
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation du projet GPSO compte tenu des impacts environnementaux
**Contribution :**
Je m'exprime aujourd'hui car la vallée du Ciron représente un patrimoine naturel irremplaçable, avec sa hêtraie glaciaire millénaire et ses écosystèmes fragiles qui abritent des espèces rares. Ce qui me frappe dans ce projet, c'est qu'on envisage de traverser un territoire aussi sensible alors qu'il existe déjà une ligne qui pourrait être modernisée pour bien moins cher. L'étude d'impact me semble gravement insuffisante : les inventaires sont incomplets, les zones humides sous-estimées, et les espèces protégées comme la cistude ou la salamandre n'ont pas fait l'objet d'analyses sérieuses. Les mesures d'évitement proposées sont dérisoires face à l'ampleur des destructions prévues, et les

compensations restent floues et invérifiables. Je demande donc une révision complète de ce projet, avec une véritable étude des alternatives moins destructrices, car on ne peut pas sacrifier un tel écosystème sans avoir épuisé toutes les autres solutions.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bernard - Bayonne

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:51:27
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la lgv
**Contribution :**
Il faut arrêter ce projet de lgv qui détruit trop, et réhabiliter les ancienne voies!!!!!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.
**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:52:09
**Lieu de dépôt :** Par email
**Contribution :**
Je soutiens cette nouvelle ligne reliant Toulouse à Bordeaux qui permettra à notre territoire de se développer et nous permettra de relier Toulouse à Paris en 3 heures.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Gadrat Cedar - Sauternes

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:52:27
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne LGV
**Contribution :**
Je suis vivement contre ce projet. J'habite dans la vallée du Ciron, lieu très important pour la diversité écologique, et même si la ligne ne passe pas juste à côté de ma maison, je défends l'habitation des espèces animales en danger, qui vit encore dans ce couloir protégé, ainsi que les hêtres qui ont disparus partout ailleurs en Europe. C'est horrible de détruire ces lieux juste pour gagner quelques minutes de trajet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Nayet Joël - Montaigu-de-Quercy

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:52:36
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Abandon du projet de LGV
**Contribution :**
Ce projet est insensé, resté coincé dans une logique sociétale d'accélération permanente des flux de marchandises et de personnes. La demande d'autorisation environnementale est de fait absurde. La protection du vivant et la relocalisation de l'économie étant des priorités.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Patricia - Casteljaloux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:55:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection de l'environnement
**Contribution :**
Il est urgent de mettre un frein à la destruction de notre écosystème Ralentissons ! Non à la LGV !

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Courrègelongue Sylvie - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:57:28
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la ligne nouvelle du sud ouest
**Contribution :**
Cette ligne NSO est un non sens dans le contexte de l'effondrement de toutes les espèces vivantes de la terre et des changements climatiques. Il ne correspond plus aux normes de progrès que nous devons mettre en place pour continuer à vivre. Aller plus vite n'est plus un progrès, c'est une régresssion écologique, sociale, professionnelle, personnelle "Nous sommes en guerre contre la nature, si nous la gagnons, nous sommes perdus" dit Hubert Reeves. D'autre part le coût gigantesque de cette entreprise est aussi élevé que sa dangerosité environnementale, l'argent public ne doit pas être utilisé contre la société mais pour la paix sociale et le bien vivre de toute la population, de tous âges, de toutes conditions. Enfin, prenons conscience du monde que nous allons léguer à nos enfants, prenons conscience de l'air que nous allons leur donner à respirer, si les arbres, et toutes les interactions écologiques entre espèces vivantes  sont détruites, c'est notre présent et leur avenir que nous détruisons.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Dreumont Marjorie - Cours-les-Bains

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 12:57:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Je pose un avis defavorable:Dans le cadre du projet de ligne nouvelle Bordeaux - Toulouse, les travaux préparatoires et les sondages géotechniques impliquent des interventions susceptibles d'altérer cet équilibre. Le creusement de tranchées, la création de pistes d'accès ou l'installation d'équipements temporaires peuvent modifier les écoulements de surface, perturber les nappes phréatiques, accentuer le ruissellement ou provoquer des pollutions accidentelles. Ces impacts, même ponctuels, peuvent fragiliser durablement les milieux aquatiques situés en aval.Les continuités hydrologiques assurent la circulation de l'eau, des sédiments et des espèces le long des cours d'eau et entre les différents compartiments du paysage. Leur rupture provoque des déséquilibres écologiques majeurs : isolement des zones humides, appauvrissement de la biodiversité, altération de la qualité des eaux et aggravation des risques d'inondation. Dans un territoire déjà traversé par de nombreuses infrastructures, le maintien de ces continuités devient un enjeu d'autant plus crucial. Le projet peut influencer le fonctionnement hydrologique local et régional. Cela est très grave, d'autant plus qu'à l'heure actuelle l'état de nos climats et territoire est déjà trop détérioré.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Dumoulin  Lucie - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:00:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Le projet de LGV est une aberration écologique
**Contribution :**
Il est impossible en 2025, alors que la 7ème limite planétaire a été dépassée, de penser à notre profit et à notre rentabilité avant de penser au maintien du vivant et à la préservation de la biodiversité.

Nous n’avons pas besoin d’une étude environnementale pour, avec notre bon sens, nous rendre compte que nous avons déjà construit trop de routes, bétonnisé trop de sols. Ça suffit, nous ne voulons pas d’une LGV.Il ne faut pas aller à Grande Vitesse mais bien Ralentir.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Luce - Donzac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:01:12
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la lgv
**Contribution :**
Nous sommes usagés de cette ligne de train, et il n’est pas nécessaire d’aller encore plus vite au prix de la destruction de notre nature si cher. La mobilité est importante mais c’est de petits trains don’t nous avons besoin. La ligne de tgv est suffisante et ne fait pas le poids face à la destruction de la nature que ce la va engendrer.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marty Bertrand - Sadirac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:01:55
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Solutions alternatives non étudiées
**Contribution :**
Je suis défavorable car le dossier ne démontre pas que les alternatives moins destructrices ont été étudiées : modernisation de la ligne existante, optimisation du réseau TER, amélioration des dessertes régionales. Sans analyse comparative approfondie, l’option LGV n’est pas justifiée.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# sylvie Courregelongue - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:02:23
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** NON à la LNSO
**Contribution :**
Projet délétère d'un point de vue environnemental et financier. Les lignes déjà existantes peuvent être améliorées pour atteindre les capacités proposées par cette nouvelle ligne.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Hernandez - Préchac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:03:08
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je suis pas d'accord pour le project
**Contribution :**
Je suis pas d'accord pour le projet
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Vi Danielle  - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:05:30
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** La LGV doit respecter l' environnement
**Contribution :**
Aller plus vite toujours plus vite pour gagner quoi ? et ce au détriment de paysages , d' humains y vivant , dans un contexte géographique qui nécessite du soin et de penser plus avant que cette rapidité ; penser le bien- fondé , puis le respect de la diversité ; parfois on se trompe d' époque
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Choné Jeanne - Pujols-sur-Ciron

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:06:31
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne Lgv
**Contribution :**
Y avez-vous déjà été ?La nature a ses droits, respectons-lesPrêchac, allez au joyeux marché le 1er dimanche du mois à partir d'avril. Vous comprendrez la vie locale, les personnes qui vivent autrement, loin des agglomérations.C'est une faune humaine à respecter.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.
**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:07:17
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Mon avis
**Contribution :**
Bonjour, Je suis heureux de savoir l'arrivée de la LGV à Montauban, ce sera un magnifique outil de développement touristique et économique du Tarn et Garonne. De plus le train a grande vitesse permettra un type de trajet à faible impact environnemental permettant de nous relier à Paris alors qu'aujourd'hui l'avion et la voiture sont les deux moyens les plus faciles et abordables. Il me tarde l'arrivée de cette nouvelle voie et de voir les effets positifs qu'elle aura sur mon département et de pouvoir l'emprunter dans mes voyages privés pu professionnels.Envoyé à partir de Outlook pour Android
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Ferran Guillaume - Villenave-d'Ornon

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:10:32
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** La LGV : Une aberration
**Contribution :**
C'est une aberration de vouloir faire cette LGV pour gagner quelques minutes au détriment de tout une faune et flore déjà fragilisés. On nous demande de faire des efforts pour le climat, l'écologie et l'état et tout ses décideurs n'en font qu'à leur tête et aux intérêts d'une mince minorité de personnes.Je suis écœuré par toutes ces décisions qui vont à l'encontre des études scientifiques et du bien être de notre planète. On fonce tout droit dans le mur à bord de ce train dont le choc qui même sans LGV sera explosif.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# dreumont marjorie - Marmande

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:11:54
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis defavorable
**Contribution :**

La fragmentation écologique désigne la rupture des continuités naturelles qui permettaient aux espèces de circuler, de se nourrir, de se reproduire ou de se disperser. Elle constitue aujourd'hui l'une des principales causes d'érosion de la biodiversité en France. Lorsqu'une nouvelle infrastructure vient s'ajouter à un paysage déjà traversé par des routes, des voies ferrées, des canalisations ou des zones urbanisées, elle contribue à diviser les habitats naturels en parcelles isolées, souvent trop petites pour maintenir des populations viables.Dans le cas du projet de ligne nouvelle Bordeaux - Toulouse, les effets ne se limitent pas aux seules emprises du chantier. Les travaux préalables, les pistes d'accès et les franchissements de cours d'eau s'inscrivent dans un contexte territorial déjà très anthropisé. Ils peuvent accentuer la dégradation des corridors écologiques reliant les vallées, les boisements, les zones humides et les milieux agricoles encore fonctionnels. Ces interactions peuvent provoquer une cascade d'effets : perte de connectivité, diminution de la diversité génétique, augmentation de la mortalité des espèces lors des déplacements et altération des fonctions écologiques essentielles.L'évaluation des effets cumulés consiste à examiner non seulement l'impact direct du projet, mais aussi sa contribution à la pression globale exercée sur le milieu naturel. Elle est indispensable pour apprécier la compatibilité du projet avec les objectifs de protection de la biodiversité, notamment ceux fixés par la Trame verte et bleue et les schémas régionaux de cohérence écologique.Les effets cumulés du projet avec les infrastructures existantes ont-ils été évalués ?Le territoire traversé par la ligne nouvelle comprend déjà plusieurs grands axes de transport, zones industrielles et projets d'aménagement. Ces éléments exercent des pressions conjuguées sur les milieux naturels. Le dossier d'autorisation ne présente pas d'analyse détaillée de la somme de ces effets, ni de leur incidence combinée sur la faune, la flore et les ressources en eau. L'absence d'évaluation cumulative empêche de mesurer l'impact global du projet sur l'environnement et rend l'étude d'impact incomplète au regard des exigences du Code de l'environnement. Avis defavorable
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# eti et cam - Bressols

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:12:37
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LNSO AVIS FAVORABLE
**Contribution :**
Bonjour, merci de prendre en compte notre avis FAVORABLE Concernant la construction de cette LGV, indispensable pour le désenclavement du territoire et qui permettra de limiter les utilisations de nos véhicules personnels. L'impact sur l'environnement ne peut être que positif sur le long terme.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Julien  - Bazas

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:12:43
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Refus de la ligne lgv
**Contribution :**
Refus pour la ligne lgv
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LAVIN Richard  - Verdelais

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:13:46
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
Bonjour,LA VALLÉE DU CIRON NE PEUT SE DÉFENDRE SEULE CONTRE SA DESTRUCTION ! ELLE A BESOIN DE NOTRE AIDE !Tout a été dit. Depuis 20 ans, les associations, les élu.es, les collectifs, la population se battent contre cet écocide programmé. Nous avons alerté sur le danger que représente ce chantier pour la Vallée du CIRON, notre bien commun.Il y a plus de 3 ans, le collectif LGV NINA (LGV ni ici, ni ailleurs) a déclaré :
LA VALLÉE DU CIRON, ZONE A DÉFENDRE ! Zone à défendre d'abord par ses habitant.es , ses élu.es. La totalité des communes impactées par le tracé et les communes alentours se sont prononcées dès le début contre cette aberration. Toutes les structures de la société ( viticulture,sylviculture, chasse, entreprises etc…) l'ont fait.
CE PROJET EST REJETÉ UNANIMEMENT DANS LA VALLÉE DU CIRON Il suffit d'aller voir les effets destructeurs que ce chantier provoque pour les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux UN TEL CHANTIER DANS LA VALLÉE DU CIRON EST INIMAGINABLE ! NOUS NE LAISSERONS PAS FAIRE !COLLECTIF LGV NINA ( LGV ni ici, ni ailleurs)
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.
**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:14:47
**Lieu de dépôt :** Par email
**Contribution :**
Le projet de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse est vital et indispensable pour le développement économique et social du Sud Ouest. Cette ligne permettra également de rapprocher les grandes métropoles de la région et facilitera les déplacements vers la capitale.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# dreumont marjorie - Marmande

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:15:48
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis defavorable
**Contribution :**
La fragmentation écologique désigne la rupture des continuités naturelles qui permettaient aux espèces de circuler, de se nourrir, de se reproduire ou de se disperser. Elle constitue aujourd'hui l'une des principales causes d'érosion de la biodiversité en France. Lorsqu'une nouvelle infrastructure vient s'ajouter à un paysage déjà traversé par des routes, des voies ferrées, des canalisations ou des zones urbanisées, elle contribue à diviser les habitats naturels en parcelles isolées, souvent trop petites pour maintenir des populations viables.Dans le cas du projet de ligne nouvelle Bordeaux - Toulouse, les effets ne se limitent pas aux seules emprises du chantier. Les travaux préalables, les pistes d'accès et les franchissements de cours d'eau s'inscrivent dans un contexte territorial déjà très anthropisé. Ils peuvent accentuer la dégradation des corridors écologiques reliant les vallées, les boisements, les zones humides et les milieux agricoles encore fonctionnels. Ces interactions peuvent provoquer une cascade d'effets : perte de connectivité, diminution de la diversité génétique, augmentation de la mortalité des espèces lors des déplacements et altération des fonctions écologiques essentielles.L'évaluation des effets cumulés consiste à examiner non seulement l'impact direct du projet, mais aussi sa contribution à la pression globale exercée sur le milieu naturel. Elle est indispensable pour apprécier la compatibilité du projet avec les objectifs de protection de la biodiversité, notamment ceux fixés par la Trame verte et bleue et les schémas régionaux de cohérence écologique.1 - Les effets cumulés du projet avec les infrastructures existantes ont-ils été évalués ?Le territoire traversé par la ligne nouvelle comprend déjà plusieurs grands axes de transport, zones industrielles et projets d'aménagement. Ces éléments exercent des pressions

conjuguées sur les milieux naturels. Le dossier d'autorisation ne présente pas d'analyse détaillée de la somme de ces effets, ni de leur incidence combinée sur la faune, la flore et les ressources en eau. L'absence d'évaluation cumulative empêche de mesurer l'impact global du projet sur l'environnement et rend l'étude d'impact incomplète au regard des exigences du Code de l'environnement. Avis défavorable.2 - La continuité écologique entre les vallées et les zones boisées est-elle maintenue ? Les corridors écologiques permettent le déplacement des espèces entre les habitats. Le projet traverse plusieurs axes de continuité identifiés dans les documents régionaux et locaux de planification écologique. Le dossier mentionne la mise en place d'ouvrages de franchissement, mais sans démontrer leur adéquation avec les besoins des espèces locales ni leur localisation exacte.Sans justification scientifique de la fonctionnalité des ouvrages de franchissement, la continuité écologique n'est pas garantie, ce qui constitue un manquement aux engagements de la Trame verte et bleue. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# DELILLE Corine - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:16:08
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** projet LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
bonjour,je m'oppose à ce projet qui n'a aucun respect pour l'habitat naturel et sur le long terme sera une source lourde d'ennuis... habitats dévalorisés, territoires brisés, emplois précaires, paysages défigurés, mal-être des habitants, Avec les travaux colossaux envisagés des espaces Natura 2000 sont en dangers. Ce qui se passe actuellement, je le ressent comme une guerre, je me sens envahie par trahison. Si pour certains grands élus la grande vitesse est regardée encore comme un des marqueurs incontournables de la modernité, « il est souhaitable que nous sortions de cette logique du toujours plus vite » (Rapport Auxiette).Chaque passage d'un train à GV aura un impact négatif sur tout ce qui sera traversé, vibrassions, impacts sonores, insécurités, désertions, dévalorisation, Une LGV détruit milieux naturels, terres agricoles et forêts. Elle cloisonne les milieux, perturbe l'hydrographie, pollue sols et eaux et génère des nuisances acoustiques majeures.Le bilan carbone n'est qu'un alibi, sujet à caution. « La construction de ces réseaux ne peut être considérée comme une politique environnementale réaliste » (Etude suédoise de l'université de Linköping).Avec des alibis fallacieux, avec un entêtement qui con?ne à l'absurde, des technocrates et certains de nos politiques continuent envers et contre tout à promouvoir ces projets, au détriment d'un réseau existant pourtant adapté à l'aménagement équitable du territoire.(notes issues du CADE)Les AFSB couteraient 1 milliard et sont carrément nuisibles aux trains du quotidien. D'après un ingénieur de la SNCF retraité qui a étudié finement le dossier, les TER mettront en moyenne 7 minutes de plus pour faire le trajet Langon Bordeaux et il pourra passer moins de trains qu'aujourd'hui. La Communauté de communes du Sud-Gironde a adopté, mercredi 12 novembre 2025, une motion contre le tracé de la LGV entre Bordeaux et Toulouse. " En période de forte chaleur, je me rapproche des forêts, et la température chute de plus de 5 degrés ,comparé à la zone bitumée . Ca vaut toutes les études. Les forêts sont indispensables telles que la nature les a créé".
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Dreumont Marjorie - ???????

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:19:21
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Defavorable
**Contribution :**

Le suivi environnemental constitue un élément essentiel de tout projet soumis à autorisation environnementale. Il permet de vérifier que les engagements pris par le maître d'ouvrage sont effectivement respectés, que les mesures de réduction et de compensation atteignent leurs objectifs et que les impacts réels du projet restent conformes aux prévisions de l'étude d'impact. Sans suivi rigoureux, les engagements environnementaux demeurent déclaratifs et il devient impossible de corriger les dérives constatées ou d'adapter les mesures en cas d'échec.Dans le cadre du projet de ligne nouvelle Bordeaux - Toulouse, les documents présentés évoquent un dispositif de suivi environnemental global, mais sans précision sur la durée, les indicateurs retenus, la fréquence des contrôles ou les structures chargées de leur mise en œuvre. Cette absence de cadrage soulève la question de la transparence, de l'indépendance et de la pérennité du dispositif. Or, le suivi ne peut se limiter à une simple surveillance administrative : il doit permettre une évaluation scientifique et opérationnelle des résultats obtenus, en particulier sur la biodiversité, les eaux et les milieux compensés.1 - Le dispositif de suivi est-il clairement défini et opposable ?Le dossier présente un suivi global sans en détailler les modalités concrètes. Aucun plan d'action, protocole de suivi ou indicateur précis n'est décrit pour vérifier la réussite des mesures de compensation ou la stabilité des milieux impactés. Un suivi non défini ne peut être opposable et n'offre aucune garantie quant à la protection effective de l'environnement.Sans cadre méthodologique précis et opposable, le suivi environnemental ne satisfait pas aux obligations légales et ne permet pas de vérifier la conformité des engagements pris. Avis défavorable.2 - Le suivi écologique couvre-t-il l’ensemble des milieux et espèces concernés ?Certaines composantes du milieu, comme les espèces aquatiques, les chauves-souris ou les amphibiens, nécessitent des suivis spécifiques selon des protocoles reconnus. Le dossier ne précise pas si ces suivis sont prévus, ni comment ils seront coordonnés entre les différents acteurs.Si le suivi ne prend pas en compte l'ensemble des milieux et des espèces affectés, il ne permet pas d'évaluer correctement les effets du projet et contrevient à l'esprit du principe ERC. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Dreumont Marjorie - ???????

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:23:28
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
La protection de l'environnement repose sur un ensemble de règles et de principes inscrits dans le droit français et européen. Tout projet d'aménagement soumis à autorisation environnementale doit démontrer sa conformité à ces dispositions, notamment au principe de prévention, au principe de précaution, au principe pollueur-payeur et à la hiérarchie "éviter, réduire, compenser". Ces exigences ne sont pas seulement théoriques : elles imposent au maître d'ouvrage de prouver que son projet n'entraînera pas de dégradation significative de l'environnement et que les mesures proposées sont suffisantes pour maintenir les équilibres écologiques.Dans le cadre du projet de ligne nouvelle Bordeaux - Toulouse, plusieurs aspects juridiques et institutionnels suscitent des interrogations. Le dossier d'autorisation évoque les obligations légales mais ne démontre pas toujours leur respect concret. Les procédures de dérogation pour atteinte à des espèces protégées, la conformité avec les plans et schémas environnementaux, ou encore la répartition des responsabilités dans le suivi et la mise en œuvre des mesures, apparaissent souvent incomplètes ou peu documentées.La gouvernance environnementale, c'est-à-dire la manière dont les décisions sont prises, suivies et contrôlées, est un facteur clé de crédibilité. Elle doit associer les services de l'État, les collectivités locales, les associations et les experts indépendants dans un cadre transparent et pérenne. Une gouvernance insuffisante affaiblit la portée des engagements et réduit la capacité de contrôle du public.1 - Les conditions de dérogation pour atteinte à des espèces protégées sont-elles remplies ?La

loi autorise exceptionnellement la destruction ou la perturbation d'espèces protégées à trois conditions : qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante, que l'intérêt public majeur du projet soit démontré et que le maintien dans un état de conservation favorable des populations concernées soit garanti. Le dossier d'autorisation ne démontre pas de manière précise que ces trois conditions sont réunies.En l'absence de démonstration complète et fondée scientifiquement du respect des trois conditions de dérogation, l'autorisation environnementale ne peut être légalement délivrée. Avis défavorable.2 - Le projet respecte-t-il les obligations du Code de l'environnement ?Le Code de l'environnement impose que tout projet évite les atteintes significatives à la biodiversité et qu'il respecte la hiérarchie ERC. Or, plusieurs éléments du dossier laissent penser que certaines atteintes auraient pu être évitées ou réduites davantage. L'absence d'analyse comparative claire des alternatives affaiblit la démonstration de conformité.Si le principe ERC n'est pas respecté et que les atteintes aux milieux naturels ne sont pas justifiées comme inévitables, l'autorisation est contraire à l'article L.163-1 du Code de l'environnement. Avis défavorable.3 - La gouvernance du projet garantit-elle une mise en œuvre transparente et contrôlable des mesures environnementales ?Les rôles et responsabilités des acteurs chargés de la mise en œuvre des mesures ne sont pas explicitement décrits. On ignore quelle institution, publique ou privée, assurera la coordination du suivi et la pérennité des engagements.Sans gouvernance clairement définie et partagée, la mise en œuvre des engagements environnementaux n'est pas garantie et la responsabilité en cas de manquement reste indéterminée. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Goupillot Mathieu - Nègrepelisse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:23:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Désaccord sur la ligne Toulouse Bordeaux
**Contribution :**
Peu d'intérêt a créer une nouvelle ligne pour gagner peu de temps
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# regny demery Marc - Montauban

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:24:12
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LVG Toulouse-Bordeaux
**Contribution :**
Bonjour.Voyageant régulièrement en train de Montauban à Paris, je ne vois pas l'intérêt de cette ligne.Outre le fait qu'il faudra prendre la voiture ou un autre moyen de transport pour se rendre à la nouvelle gare, conduisant à un temps de transport global plus long; ce projet présente de très nombreux inconvénients plus un plan écologique (à l'heure où la planète est en danger ainsi que la biodiversité).1. Des impacts environnementaux majeursLe projet de LGV entraînerait la destruction d'espaces naturels et agricoles précieux, irréversiblement fragmentés. Plusde 9194 hectares de terres agricoles et naturelles dont 3043 hectares en Tarn-et-Garonne seraient affectés par cettenouvelle infrastructure (source : Comité de suivi GPSO, 2024). A cela s'ajouterait la mise en place d'une ZAD (Zoned'Aménagement Différé) de 643 hectares sur la commune de Montauban pour la création d'un nouveau quartier Gare.Cette artificialisation massive des sols aurait des conséquences dramatiques sur la biodiversité locale, menaçant denombreux écosystèmes fragiles. Les zones humides (plus de 30 concernées dans le 82), qui jouent un rôle clé dans larégulation de l'eau et le maintien de la biodiversité, seraient particulièrement impactées, avec la perte de plusieurs zonesclassées Natura 2000 (source : Agence Française pour la Biodiversité, 2021). De plus, ce type

de projet participe aumitage du territoire, entraînant la perte de paysages naturels, la dégradation de sols agricoles fertiles et un éloignementdes zones urbaines des espaces naturels protégés. FNE82 considère cette politique d'aménagement du territoire commetotalement déconnectée des besoins écologiques urgents de la France. À l'heure où les terres arables deviennent de plusen plus rares et précieuses, il est inconcevable de continuer à sacrifier nos espaces naturels pour des projetsd'infrastructures non indispensables.2. L'impact des matériaux et gravats nécessaires à la construction de la LGVLa construction de la LGV nécessite une quantité massive de matériaux de construction, ce qui a un impact direct surl'environnement, non seulement en termes d'extraction de ressources et leur acheminement mais également à travers lagestion des déchets et gravats générés. Ce projet implique l'utilisation de milliers de tonnes de béton, d'acier, de sable,de gravier et d'autres matériaux, dont l'extraction et la production génèrent d'importantes émissions de CO2.Selon les études menées par l'ADEME, la production de béton pour la construction de grandes infrastructures estresponsable de 8 à 12 % des émissions mondiales de CO2 (source : ADEME, 2021). De plus, la gestion des gravats issusdes travaux de terrassement et de démolition représente un autre enjeu majeur. Ce projet entraînerait la production demillions de tonnes de déchets, dont une partie serait difficilement recyclable. L'évacuation et le traitement de cesdéchets nécessiteraient d'importants moyens logistiques, souvent au détriment de l'environnement. Il est estimé quepour chaque kilomètre de LGV, plus de 100 000 m3 de gravats pourraient être produits, sans compter les résidus liés àl'extraction des matériaux nécessaires (source : Ministère de la Transition écologique, 2022). Ces quantités massives dedéchets nécessiteraient un transport sur de longues distances, augmentant ainsi l'empreinte carbone du projet.3. Un modèle de transport inadapté aux enjeux climatiquesDans le contexte actuel de crise climatique, il est impératif de repenser notre modèle de transport en mettant l'accentsur une offre ferroviaire régionale performante, accessible et durable. Le transfert modal de la route vers le rail,nécessaire pour réduire les émissions de CO2, ne passe pas par un projet d'ampleur comme la LGV, dont l'impactcarbone est loin d'être neutre. En effet, la construction de nouvelles lignes à grande vitesse génère des émissions de CO2importantes, estimées à 2,5 millions de tonnes pour la seule phase de construction (source : Ministère de la Transitionécologique, 2022). Les émissions liées à la construction de nouvelles lignes, à la destruction des espaces naturels et àl'augmentation du trafic sont en totale contradiction avec les objectifs de la transition énergétique. Les choixd'infrastructures doivent être cohérents avec les enjeux climatiques. La priorité doit être donnée à l'amélioration duréseau existant et au développement des transports en commun locaux, afin de favoriser une mobilité douce et durable,respectueuse de l'environnement et des ressources naturelles. Plutôt que d'investir dans des projets aux retombéesécologiques et économiques incertaines, il est plus urgent d'agir pour préserver la biodiversité, protéger les sols agricoleset réduire les émissions de gaz à effet de serre.4. Un projet coûteux au détriment du réseau ferroviaire existantLa construction de la LGV représente un investissement colossal de plus de 14,3 milliards d'euros (source : Ministère dela Transition écologique, 2022). Cette somme serait financée par des fonds publics, alourdissant ainsi la dette du secteurferroviaire, déjà fortement endetté, estimée à près de 50 milliards d'euros pour la SNCF en 2021 (source : SNCFSeptembre 2025 - France Nature Environnement 82Note de positionnement : Projet Ligne à Grande Vitesse (LGV) Toulouse-Bordeaux 4Réseau). Cet investissement se fait au détriment de l'entretien et de la modernisation des infrastructures ferroviairesexistantes, qui sont pourtant essentielles pour répondre aux besoins de transport quotidien des citoyens. Ces lignesrégionales, déjà vieillissantes, nécessitent un renforcement et une amélioration pour garantir une alternative efficace à lavoiture individuelle, réduire les émissions de gaz à effet de serre et désenclaver les zones rurales. Au lieu de financer unprojet coûteux de LGV, il serait bien plus judicieux de concentrer les efforts financiers sur la rénovation et l'extensiondu réseau ferroviaire local. Par exemple, les travaux de rénovation sur les lignes régionales pourraient être réalisés pourun coût bien inférieur à celui de la LGV, tout en offrant des solutions adaptées à la mobilité durable.5. Un gain de temps marginal ne justifiant pas

l'investissementLe principal argument avancé par les promoteurs du projet de LGV est le gain de temps pour les voyageurs. Cependant,ce gain est minime et ne justifie en aucun cas un tel investissement au regard des impacts environnementaux et descoûts. Le gain de temps pour un trajet entre Paris et Toulouse serait d'environ 40 minutes, une différence marginale parrapport au coût et aux impacts écologiques du projet (source : SNCF Réseau, 2021). En effet, la réduction du temps detrajet d'une trentaine de minutes n'est qu'un argument peu convaincant face aux enjeux de mobilité durable. À l'heureactuelle, la priorité doit être donnée à l'amélioration de la performance du réseau ferroviaire existant, avec desinvestissements intelligents dans la modernisation des lignes régionales. Par exemple, un projet de réhabilitation deslignes classiques, pour un coût moyen de 2 à 3 milliards d'euros par ligne (source : Réseau Ferré de France), permettraitd'accroître la fréquence des trains, de raccourcir les trajets, tout en réduisant les impacts environnementaux de manièresignificative, sans entraîner la destruction irréversible de terres naturelles et agricoles. Ainsi, il serait possible d'obtenirdes résultats similaires en termes de rapidité sans la mise en place d'une LGV coûteuse et nuisible.CordialementMarc REGNY-DEMERYHabitant de Montauban et usager régulier de la ligne Montauban Paris
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Gérard - Gradignan

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:24:40
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** PPVE  QUELLE IRRESPONSABILITE
**Contribution :**
AVIS DÉFAVORABLEPour nos grands parents et arrières grands parents, voire nos parents pour les plus âgés,  le développement de l'industrie, la modernisation de l'agriculture étaient des progrès. Au vu des connaissances de cette époque, Ils avaient raison de le penser, pourtant il existait déjà des lanceurs d"alertes. Aujourd'hui nous constatons les travers de ces évolutions, pollution de l'eau et de l'air , pesticides et leurs résidus, effondrement de la biodiversité, développement des cancers, tant de choses qu'ils ne pouvaient imaginer. Et je ne parle pas du DEREGLEMENT CLIMATIQUE , émissions excessives de C02, forêt en petite santé,  réchauffement et hausse du niveau des océans, fonte des glaces, pluies torrentielles, canicules, sécheresse,  et j'en passe. Tout nous invite aujourd'hui  à la modération à la réflexion.POURTANT NOS GRANDS ÉLUS , GRANDS COMMIS DE L'ÉTAT FONT COMME SI TOUT CELA N'EXISTAIT PAS . Non les anti LGV ne sont pas contre le train , ils ne veulent pas d'un projet  INUTILE, si ce n'est pour le plaisir de circuler à 320 km/h sur une voie ferrée entre Bordeaux et Toulouse, ou de gagner 20 minutes sur ce même parcours. QUELLE FUTILITÉ  !!!! QUELLE ARROGANCE !!!! QUELLE INCONSCIENCE !!!! QUELLE IRRESPONSABILITÉ !!!! QUELS GASPILLAGES !!!!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sylviane - Moissac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:26:49
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV
**Contribution :**
Bonjour, à quoi va nous servir cette LGV ? à rien puisque les trains ne s'arrêteront pas là où on en a besoin. Ce projet va détruire un nombre incroyable d'arbres et va coûter très cher alors qu'on cherche partout de l'argent pour les retraites et la sécurité sociale !Je m'oppose totalement à ce projet de LGV. Donnez-nous des médecins, des écoles, des lieux de vie agréables pour nos vieux, des logements, des hôpitaux, des financements pour les associations qui permettent à ce pays de tenir

encore debout alors que ce genre de projet se fait au détriment de tous pour le bien-être de quelques uns qui veulent gagner, combien déjà ? 45 minutes de temps de trajet de Paris ! On a peine à croire à cette volonté de destruction de tout un ecosystème pour gagner 45 minutes de trajet !STOP !!! il faut arrêter la gabegie ! vous ne voyez donc pas qu'on va dans le mur ...à grande vitesse !!!!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# FUSARI Jean-Pierre - Saint-Germain-au-Mont-d'Or

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:27:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Refus de dépenses publiques et dégradation de la forêt
**Contribution :**
Non à la dégradation de la forêt des Landes qui absorbe un grand volume de CO2 !Non à la dégradation des surfaces cultivées par des agriculteurs qui nourrissent notre pays !Non aussi aux dépenses incongrues de l'argent publique qui manque tellement en ce moment !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# FÉVRIER MARIE - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:29:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je suis contre la LGV
**Contribution :**
La PPVE organisée du 27 octobre au 26 novembre 2025 soulève de graves inquiétudes démocratiques et juridiques. Contrairement à une enquête publique, elle ne garantit ni indépendance, ni transparence, ni égalité d'accès à l'information. Les préfets ont choisi une procédure limitée à 30 jours, sans commissaire enquêteur, permettant théoriquement à l'État de délivrer l'autorisation environnementale dès le 1er décembre 2025, soit quatre jours après la clôture de la consultation, sans véritable analyse des contributions.Le projet présenté comme de simples « travaux préparatoires » implique pourtant le défrichement de plus de 1 000 hectares de milieux naturels (forêts, zones humides, prairies, haies), ouvrant la voie au tracé définitif de la LGV et au début effectif des travaux dès l'hiver 2025-2026, alors que plusieurs recours contentieux sont toujours en cours.De nombreuses irrégularités ont été relevées :• affichages incomplets ou difficilement accessibles ;• fracture numérique pénalisant les habitants des zones rurales ;• dossier de 35 000 pages, illisible, sans cartes synthétiques ni calendrier clair ;• absence de version papier dans la plupart des mairies ;• exclusion de territoires pourtant concernés, comme les Landes et les contribuables du TSE.Ces éléments montrent que la PPVE ne respecte pas les exigences de la Convention d'Aarhus en matière d'accès à l'information et de participation équitable du public. Les citoyens ne disposent ni du temps ni des moyens nécessaires pour analyser un projet aux impacts majeurs sur l'eau, les sols, la biodiversité, l'agriculture, la santé et le climat.En l'état, cette procédure ne permet pas un débat démocratique sincère et éclairé. Je demande donc le respect des garanties minimales prévues par la loi, ainsi qu'une véritable évaluation transparente et complète des impacts environnementaux avant toute autorisation de travaux.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Robert Ephyse - Talence

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:29:13
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** NON A LA LGV

**Contribution :**
Ce projet est un désastre écologique et social malgré les arguments avancés, il vaut mieux améliorer les voies déjà existantes plutôt que d'en créer de nouvelles avec autant d'impacts négatifs. Merci de prendre en compte tout les avis négatifs et les arguments contre ce projet désastreux.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Natacha - Montlaur

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:30:56
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition ferme à ce projet de ligne Bordeaux-Toulouse
**Contribution :**
Cette ligne serait une catastrophe probablement bien pire que l'A69 déjà considérée comme délétère pour l'environnement. Quand va-t-on prendre la mesure de ce qui nous entoure : faune (vison, loutre,...) et en flore, milieux naturels à préserver à tout prix. Améliorons l'existant, et arrêtons la course à la bétonnisation qui n'aboutira qu'à aller dans le mur et à faire payer toujours plus les contribuables (l'État et les collectivités engagées dans ce projet peuvent à tout moment s'en retirer).
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bouchet Dominique - Cazalis

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:38:38
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation du projet GPSO au regard des impacts environnmentaux
**Contribution :**
Le projet va détruire un territoire  sensible, fragile en particulier la Vallée du Ciron qui est un bien commun doté de droits bafoués par ce projet.Une alternative existe. Modernisons la ligne existante.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bouyssou  Philippe  - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:42:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Réalisation de la nouvelle ligne du sud ouest bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Contre le projet
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Michel GUILLOT

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:47:16
**Lieu de dépôt :** Par email
**Contribution :**
POUR la LGV nécessaire pour le développement économique
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LEBLOND Thierry - Saint-Médard-en-Jalles

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:48:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Quel est le sens à long terme de ce projet ?

**Contribution :**
1) Le dossier fait semble-t-il de 33430 pages dans 339 dossiers. Quelle intelligence humaine a la capacité de tout lire en si peu de temps pour pouvoir donner un avis éclairé ? 2) Ce que je sais du dossier est que la Commission Nationale de Protection de la Nature (CNPN) et que la Commission Locale de l'Eau du Ciron (CLE) ont toutes deux émis des avis défavorables. Il y a des critiques de l'Autorité Environnementale. Ces avis se trouvent dans la Pièce K du dossier et ses sous-dossiers.3) Je m'interroge sur le sens d'un tel projet dans notre société française qui vit les transformations radicales suivantes :- Généralisation des organisations immatérielles, notamment le télétravail, qui permet d'économiser beaucoup de déplacements physiques (en tant qu'entreprise, je peux témoigner que les besoins de déplacements ont radicalement fondu depuis 10 ans)- Capacité financière à finance sur le long terme une telle infrastructure au moment où notre pays et nos collectivités territoriales croulent sous les dettes de l'aveu du gouvernement et des agences de cotation financière internationales.- Importance de réorienter les investissements publics sur les déplacements locaux et régionaux pour limiter l'impact de la voiture qui est un grand contributeur aux émissions carbone de notre pays.- Destruction de l'environnement et des espèces animales et végétales (particulièrement les espèces protégées) qui semble sans limites.- Destruction des paysages et des habitats.- Éloignement des grandes gares TGV des centres urbains, ce qui oblige à recourir à la voiture pour relier le lieu final.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Dominique Bouchet - Cazalis

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:48:31
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition motivée au projet GPSO
**Contribution :**
Moderniser la ligne actuelle serait moins cher, plus logique et moins destructeurLe pétitionnaire n'a pas démontré que des solutions moins destructrices étaientimpossibles ou insuffisantes.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lilou - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:49:26
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la LGV
**Contribution :**
Un gain de temps misérable comparé aux conséquences environnementales.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Reglat Claire - Saint-Pierre-d'Eyraud

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:50:25
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation au projet GPO
**Contribution :**
Ayant habité la vallée du Ciron et connaissant son écosystème unique et précieux, j'estime que ce bien naturel est à préserver. Au nom des générations futures, de la sauvegarde des espèces animales et végétales et dans l'idée que la nature appartient à l'ensemble des citoyens et non à quelques projets destructeurs des espaces naturels. Pourquoi mettre en place une nouvelle ligne ferroviaire alors que celle existante pourrait être réhabilitée?Pourquoi ne pas suivre les avis des

autorités indépendantes qui ont toutes conclu à l'absurdité de ce projet ?A mon sens ce projet doit être abandonné. L'urgence écologique doit être priorisée sur ce projet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Dewerdt Alain - Saint-Martin-Curton

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:50:27
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet
**Contribution :**
Ce projet impacte deux zones habitées sur la commune de saint Martin de Curton mais aussi tout l'environnement plus éloigné sans contrepartie possible alors qu'une alternative a été proposée sans être étudiée sérieusement sur la ligne existante
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# ROBIN Carole - Mérignac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 13:51:59
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ne touchez pas à la vallée du Ciron
**Contribution :**
J'ai eu la chance plusieurs fois de me promener dans ce lieu fantastique qu'est la Vallée du Ciron, en kayak.C'est un oasis de verdure où la biodiversité est exceptionnelle.Une fois encore on projette de détruire, fragmenter les milieux naturels, pour gagner quelques minutes sur un trajet.Ensuite, à la prochaine inondation, les zones humides ne faisant plus ce travail qu'elle nous offre gratuitement, on ira pleurer sur la catastrophe, on se demandera comment indemniser agriculteurs, propriétaires de maison et autres victimes d'un grignotage sans fin de la nature. Et puis, en fin de course, on cherchera de fausses solutions technologiques pour remplacer ce que les arbres, les rivières, les animaux... font depuis des millénaires.On peut aussi arrêter de courir et ralentir. Passer quelques minutes en train de plus sur une voie ferrée déjà existante qu'il faut juste entretenir.Tout dépend de ce que l'on veut pour demain. Pas dans 10, 20 ou 50 ans. Non, demain.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Larribaud  Audrey  - La Brède

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:01:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Lgv
**Contribution :**
Non à la lgv
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Paravano  André - Labastide-Saint-Pierre

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:07:13
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Saccage
**Contribution :**
Saccage de terres agricoles, saccage de zone naturelle (bois, friches)Graves nuisances pour les riverains, pendant les travaux et après ...à grands renforts de millions d'euros  ...pour que quelques uns gagnent du temps...Vous déraisonnez !!!

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marie - Villandraut

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:09:08
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Demande d'AE
**Contribution :**
AVIS DEFAVORABLEDans le dossier, certaines études datent de plusieurs années et ne précisent pas les périodes ni la fréquence des relevés fait pour les inventaires. Les données postérieures à 2023, notamment celles issues des suivis associatifs ou de l'Office français de la biodiversité, ne semblent pas intégrées.Si les inventaires ne sont pas récents, complets ou représentatifs des cycles biologiques, l'évaluation des impacts sur la biodiversité est insuffisante et doit être actualisée avant toute autorisation de travaux. Les espèces protégées ont-elles fait l'objet d'une analyse spécifique ? Le dossier regroupe plusieurs espèces sous des catégories générales, sans distinction de leurs exigences écologiques propres. La Loutre et le Vison d'Europe sont souvent traités ensemble, alors que leurs besoins en habitat et en couverture végétale diffèrent sensiblement.L'évaluation environnementale doit analyser séparément chaque espèce protégée concernée, faute de quoi elle ne répond pas aux exigences du Code de l'environnement et ne permet pas de juger de la légalité de la dérogation. Pour justifier les atteintes aux espèces protégées, le projet doit démontrer que les mesures compensatoires permettront de maintenir ou de restaurer un état de conservation favorable. Le dossier ne démontre pas que les sites de compensation présentent les conditions écologiques nécessaires pour accueillir les espèces concernées.Si le maintien de l'état de conservation favorable n'est pas démontré par des données scientifiques, la dérogation "espèces protégées" ne peut être légalement accordée. Le suivi écologique est-il prévu sur le long terme ?Le suivi des espèces est indispensable pour vérifier l'efficacité des mesures et adapter la gestion en cas d'échec. Il est fait mention d'un suivi environnemental global mais rien n'est indiqué sur les protocoles, les indicateurs ni 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.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Christine - Roquefort

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:09:44
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Registre numérique
**Contribution :**
Je suis totalement contre la construction de la LGV. Son impact écologique et son coût pharaonique sont disproportionnés par rapport au gain de temps affiché. Il faut préserver la biodiversité, l'espace rural, nos belles forêts, tous les riverains impactés. Il existe déjà une ligne ferroviaire qu'il suffirait de rénover. Il faut favoriser les déplacements quotidiens.Avec ce projet, les inégalités territoriales seront accentuées, en concentrant les bénéfices sur Bordeaux et Toulouse et en laissant les territoires traversés supporter les nuisances pendant la construction et après.Comment est-ce possible aussi de consulter un dossier de 25 000 pages en si peu de temps ?La construction d'un TER est également prévue pour relier l'actuelle et la future gare d'Agen. Celle-ci passe à travers une zone urbanisée et beaucoup d'habitants sont impactés. Une tranchée d'environ 8 mètres de profondeur est également prévue pour passer sous la D119. En ces temps de dérèglement climatique et de sècheresses à répétition, il serait "criminel" d'assécher la nappe phréatique existante qui est à environ 6 mètres de profondeur. Depuis la construction de la nouvelle rocade qui va au barreau de Camélat, et malgré les études qui ont été réalisées, la plaine est régulièrement inondée, le chenil de Brax a dû être évacué

plusieurs fois. Il est évident que la situation va encore s'aggraver avec cette tranchée et le ballast prévu sur la plaine de Brax. Pour la construction de ce TER, un pont de 12 mètres de haut est aussi prévu rue de la Plaine pour enjamber la voie ferrée.Si, malgré toutes les oppositions et le déficit financier, la LGV devait se faire, le URLANLOOP moyen de transport plus écologique et économique pourrait, par exemple, relier les 2 gares ou une navette électrique routière (nous savons bien que très peu de trains s'arrêteraient à la nouvelle gare d'Agen). La population s'est déjà exprimée sur le dossier en 2014 et a rejeté massivement ce projet. La commission a émis un avis défavorable suite à l'enquête publique, la cour des comptes est défavorable aussi, l'autorité environnementale a relevé l'absence ou l'obsolescence de données chiffrées..., un déficit public record, de nombreux élus contre, une catastrophe écologique... Je ne comprends pas comment un tel projet d'un autre temps peut encore être envisagé et voir le jour.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Florence - Montaigu-de-Quercy

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:11:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Demande de vraie enquête publique
**Contribution :**
Il faudrait une vraie enquête publique avec des échanges qui expliqueny les implications, les enjeux et les impacts. Une consultation ne suffit pas! Pour notre part ce projet apparati comme non nécessaire !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Chloé - Lons

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:12:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
La destruction d'habitats naturels n'est plus acceptable pour justifier la construction de nouvelles infrastructures fragmentantes sur le territoire, à l'instar de ce projet ferroviaire.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sonia - Lescun

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:14:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron, un écosystème precieux pour la vie
**Contribution :**
Bonjour,Je suis défavorable à ce projet qui va à l'encontre de toutes les promesses de protection des zones humides, du frein mis à l'artificialisation des sols, du respect des habitats naturels, du besoin de créer des liaisons et des intéractions entre les espèces. Cette ligne de train va dévaster notre patrimoine, à un endroit particulièrement riche... Est ce bien raisonnable de pratiquer encore ces logiques... Pensons à mutualiser les infrastructures existantes, soyons innovant sur ces sujets, plutôt que détruire...encore et toujours.Merci de mettre fin à  ce projet pour réfléchir autrement.Sonia
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Claudine - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:15:41

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je n opposé au projet LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Destruction des forêts, de la nature environnante, des habitations, pollution et nuisances sonores avec atteintes sur l humain la faune et la flore, pour des dépenses exorbitante et non contrôlées
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bichon Alicia - Léognan

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:18:17
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable au projet GPSO (secteur Ciron)
**Contribution :**
J'habite en Gironde depuis bientôt dix ans et je sais que la vallée du Ciron est composée d'un écosystème rare et précieux (zones humides, espèces protégées...), qu'il est de notre responsabilité de protéger. A l'heure où les changements globaux se font de plus en plus ressentir, je considère qu'il est crucial de préserver cette vallée, qui est un bien commun. Rompre les équilibres biologiques d'espaces aussi riches et extraordinaires que la vallée du Ciron ne devrait pas être autorisé. Il existe déjà une ligne de train qui pourrait être modernisée. Des alternatives existent pour éviter ces destructions inutiles. Étant une citoyenne engagée et dans la capacité de me renseigner, je considère que l'étude d'impact initial de la vallée est également incomplète. Je dis oui au train, mais non à un projet démesuré, destructeur et mal évalué. Je demande donc une autre alternative afin de protéger la vallée de Ciron.Cordialement.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Chalons  Valerie - Rions

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:27:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Sauver la Vallée du Ciron
**Contribution :**
Il est nécessaire de sauvegarder cet espace qui accueille faune et flore endogènes. Nulle part ailleurs et à aucun autre moment existera cet écosystème. Il fait partie d'un environnement qui maintient un équilibre naturel. Y toucher c'est aussi intervenir sur une dégradation évidente qui touchera le vivant. Oubliez que préserver c'est aussi sauver la civilisation humaine, est une auto destruction évidente.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.
**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:32:55
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Enquête publique
**Contribution :**
Bonjour,Je soutiens pleinement la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse. Ce projet est vital pour le développement et l'attractivité du Sud-Ouest. De plus, en favorisant le train, la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse permettra de réduire les émissions de CO? et d'alléger la circulation routière. C'est une écologie de la raison, celle qui conjugue progrès, mobilité et respect de l'environnement. 4 Ce projet a été promis et attendu depuis trop longtemps. Il est temps de le réaliser. Le Sud-Ouest mérite une infrastructure moderne, durable et à la hauteur de son dynamisme.Cordialement.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jean Lagarde

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:33:03
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Ligne Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Je soutiennes la nouvelle ligne Bordeaux Toulouse pour le développement de la région . Signe Jean Lagarde
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mouchès Marc - Verdelais

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:34:37
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** remarques sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse
**Contribution :**
Je trouve absolument déplorable le projet de LGV Bordeaux-Toulouse pour les raisons suivantes :1- Sa mise en oeuvre va détruire ( et a commencé à détruire, notamment dans le secteur de Cadaujac-Saint Médard d' Eyrans ) bon nombre de zones humides, dont certaines sont classées Natura 2000, et va notamment bouleverser et défigurer l' écosystème la vallée du Ciron, qui a une valeur inestimable sur le plan environnemental ( une hêtraie unique en Europe de par son ancienneté -dont l' origine a été estimée à plusieurs dizaines de milliers d' années- , la présence d' espèces animales à préserver - loutres, cistudes, de nombreuses espèces d' amphibiens - ), sur le plan agricole ( les brumes du Ciron contribuent à la spécificité des vins de Sauternes ), et sur le plan du tourisme et des loisirs ( de nombreuses zones navigables pour des parcours en canoë ou kayak seraient affectées ou perturbées, également des zones de pêche et/ ou de chasse ... la vallée perdrait de son attractivité avec les conséquences économiques qu' on imagine ). D'autres zones, naturelles ou agricoles seraient également affectées.2- Une liaison Bordeaux-Toulouse, sur laquelle circulent déjà des TGV, existe , et ne demanderait qu' à être entretenue et préservée, ce qui éviterait les travaux excessivement coûteux de mise en service d' une nouvelle ligne.3- L' argument du désenclavement, avancé pour justifier la construction de la LGV me paraît absurde, étant donné que les petites communes situées sur le tracé de la LGV ne seraient évidemment pas desservies, et manquent déjà cruellement d' un service de transports en commun à la hauteur : par exemple les TER de la liaison Bordeaux - Langon, qui ont le mérite d' exister, voient souvent leur circulation perturbée par des défauts d' entretien de la ligne existante, ou par des perturbations engendrées par les travaux de la future LGV ( ! ). Bordeaux, comme Toulouse ne me semblent pas être des métropoles particulièrement enclavées.4- faire peser le coût de la construction de la LGV sur le dos des habitants de communes qui ne bénéficieront des services de ladite ligne que pour une minorité d' entre eux ( on ne me fera pas croire que tous les habitants du Sud Gironde sont amenés à faire des trajets quotidiens vers Bordeaux ou Toulouse ) est déloyal, inégalitaire. C' est un projet qui me paraît orienté vers des populations urbaines, et des catégories socio-professionnelles bien spécifiques, au détriment des populations rurales et au détriment de la notion de service public d' intérêt général.5- L' argument de la décarbonation des transports me paraît fallacieux concernant ce projet de LGV : les travaux génèreraient des émissions carbone importantes, et si c' est pour, au bout du compte n' aboutir à une liaison ferroviaire qui ne concernerait majoritairement que des populations urbaines, maintenant les habitants des zones rurales dans l' impossibilité de faire autrement que d' utiliser leurs voitures, cela ne me paraît pas valable, ni bénéfique sur le plan environnemental.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Béatrice - Préchac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:35:19

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** NON A LA LGV BORDEAUX-TOULOUSE
**Contribution :**
Je suis CONTRE ce projet qui va dévisager notre paysage naturel. Je veux que mes enfants et petits-enfants connaissent la quiétude de vivre dans le Sud-Gironde.Pourquoi dépenser autant d'argent alors qu'il y a des lignes existante qui pourraient être réhabilitée.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BOURDENS JEAN - Fieux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:35:26
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** GPSO
**Contribution :**
Opposition à la création de la LGV pour plusieurs raisons.Aspect environnement:
destruction de milieux fragiles et de zones humides, avec des compensations proposées peu crédibles et insuffisantes. Artificialisation de terres agricoles. Nuisances sonores sous estimées pour les riverains concernés. Morcellement du territoire pour la faune , comme pour les autoroutes.Aspect financier: inadmissible d'imposer une participation financière à une certaine partie des habitants, car inégalité devant l'impôt. Coût des travaux énorme pour un tel projet, comparé à une modernisation de la ligne actuelle qui couterait bien moins cher et aurait moins d'impact sur l'environnement. Ce serait plus juste de faire supporter ces coûts aux usagers qui veulent bénéficier du gain de temps sur un trajet Bordeaux Toulouse.En conclusion : opposition à la LGV mais favorable à un développement du transport par le train (voyageurs du quotidien et marchandises) pour limiter le recours à la route, tout en restant vigilants sur les conséquences financières et environnementales.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lou - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:36:56
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
Habitant depuis peu à Bordeaux, la vallée du Ciron et les enjeux écologiques qu'elle recouvre ont très rapidement été portés à ma connaissance. En plus d'être une des dernières zones naturelles dans la région, cette vallée abrite un écosystème riche et rare, à protéger impérativement. L'aboutissement d'un projet aussi destructeur (et dont la nécessité n'est pas réellement caractérisée puisqu'il existe déjà une ligne ferroviaire dont la modernisation couterait bien moins cher que la construction d'une nouvelle ligne) que celui d'une nouvelle ligne à grande vitesse, porterait alors atteinte aux espèces qu'elle héberge mais aussi à la vallée en tant que bien commun à tous. Par ailleurs dans l'hypothèse où ce projet serait complété, les compensations prévues par ce-dernier sont indéniablement insuffisantes face à la fragilité du milieu auquel il s'apprête à porter atteinte. Une grande partie des habitats concernés ne sont aucunement prévu dans les compensations, et les compensations existantes pour les autres sont bien trop floues, ce qui ne permet pas la garantie d'une équivalence écologique réelle. La compensation telle qu'elle est prévue dans ce projet est bien moindre face aux dégâts qui seront engendrés. Pour ces raisons, bien qu'usagère et défenseuse du service ferroviaire, je suis défavorable à ce projet de ligne à grande vitesse, aussi mal évalué que destructeur. J'appelle donc à une révision totale, ou une annulation de ce dernier ainsi qu'à une protection véritable et sérieuse de la vallée du Ciron.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bénédicte - Beaumont-de-Lomagne

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:38:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Bonjour, Je m'interroge sur la pertinence de ce projet : si la création de la ligne est doublée par une réduction des vols Toulouse/ Paris et une augmentation du prix du billet d'avion, cela peut pousser des usagers de l'avion à basculer vers le train.Sinon, pourquoi se lancer dans un chantier pharaonique ? Par ailleurs, la gare de Montauban est facilement accessible en bus depuis la majorité des villes du Tarn et Garonne, le déplacement vers Bressols va générer un flux de véhicules supplémentaires....Bref, j'ai l'impression que ce projet, qui avait du sens il y a 20 ans, arrive trop tard et ne prend pas en compte les enjeux environnementaux...
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Agnès - La Réole

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:40:57
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation du projet GPSO au regard des impacts environnementaux
**Contribution :**
Le Ciron est un bien commun essentiel à toutes et tous, il forme un ensemble d'habitats connectés : le moindre morcellement déstabilise tout l'équilibre écologique. Les habitants lui ont reconnu des droits (exister, se régénérer, préserver ses équilibres) que ce projet met directement en danger. Le projet fracture les milieux naturels et n'intègre aucune alternative crédible, ce projet détruirait des habitats fragiles, zones humides et espèces protégées.L'étude d'impact est insuffisante : inventaires incomplets, cartographies absentes, impacts cumulés non étudiés, contradictions relevées par l'OFB, la CLE et le CBNSA.Consultation d'un mois pour plus de 34 000 pages : impossible de participer sérieusement. Procédure 100 % en ligne : une partie du public est exclue. Je demande un prolongement du délai de consultation !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rodrigues Philippe et Marie Hélène - Ustaritz

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:41:48
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Un désastre et un saccage
**Contribution :**
Pas besoin d'autorisation pour savoir que ce projet est une gabegie!.La LGV encourage une course au « toujours plus vite » extrêmement énergivore. Le GIEC recommande pourtant de stopper rapidement cette tendance. Ce modèle va à l'encontre d'une société sobre et respectueuse des limites planétaires, basée sur la relocalisation, à laquelle nous aspirons. La lutte contre la LGV s'inscrit dans le combat pour stopper l'artificialisation des terres, protéger les écosystèmes fragiles et diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Le projet contribue à un modèle de société où les services et les richesses se concentrent dans les métropoles, reléguant les populations précaires en périphérie, exacerbant ainsi la fracture entre les territoires.Contrairement aux arguments des promoteurs de la LGV, les lignes existantes ne sont pas saturées. Surtout, l'alternative de la modernisation des voies existantes est une solution viable et bien plus pertinente.• Elle coûterait beaucoup moins cher.• Elle réduirait presqu'autant le temps de trajet sur le tronçon Bordeaux –

Bayonne : 1h19 contre 1h35 actuellement (et 1h15 pour la LGV). • Elle serait moins destructrice pour l'environnement et émettrait moins de CO2.• Elle provoquerait beaucoup moins de nuisances.• Elle est mieux adaptée aux besoins de transport du territoire, y compris le développement essentiel du fret ferroviaire qui est bien plus écologique que le transport routier.• Elle améliorerait la qualité, la rapidité et la fluidité du service sur le réseau actuel.• Elle augmenterait le nombre maximal de trains (TER, fret, TGV) pouvant circuler chaque jour sur la ligne.Le projet de LGV est un projet du passé, imposé malgré une forte opposition locale, inutile pour les besoins quotidiens des habitants, économiquement insoutenable, écologiquement dévastateur, socialement injuste et menaçant pour la spécificité et l'identité des territoires.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Céline - Épinouze

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:44:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable au projet ligne grande vitess
**Contribution :**
La vallée du Ciron est un milieu naturel remarquable à protéger absolument.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BARRY Anne-Laure - Roaillan

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:46:09
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable au projet GPSO (secteur Ciron)
**Contribution :**
La vallée du Ciron, zone humide et forestière historique, permet la vie des citoyens de la région toute l'année, c'est le bien commun que nous pourrons léguer aux générations futures. L'été par exemple, c'est le seul endroit où se rafraîchir sans polluer, quand la canicule pousse de nombreuses voitures à faire une centaine de kilomètres pour rejoindre la côte. On y rencontre les voisins, on vit selon la culture locale que les touristes nous envient... Et que dire de cet espèce naturel riche dans le Sud-Ouest, reconnu comme une zone ressource pour la biodiversité? En tant que bien commun, elle a des droits qui doivent être protégés.Si l'on souhaite améliorer les transports locaux, les lignes existantes modernisées auraient un impact environnemental moins lourd, et ce serait moins cher.L'étude d'impact semble avoir été menée à la légère: par exemple, les espèces qui appartiennent au patrimoine européen et sont en liste rouge n'ont même pas été étudiées ! Où sont les cartes de sites?Enfin, comment s'assurer qu'on a le plein assentiment d'une population quand la consultation est en tout numérique ? il faut vraiment chercher l'information pour la trouver, et ce n'est pas juste pour la population. Les budgets sont irréalistes, les avis des compagnies locales sont défavorables... Qu'attend-on pour transformer ce projet en rénovation des voies actuelles?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BENQUET-BÉTINSKY Elinka - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:46:19
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition à la LGV Toulouse -Bordeaux -Dax
**Contribution :**
Il est inconcevable de détruire 6000 hectares de terres, espaces boisés, zones humides, nappes phréatiques et cours d'eau, alors qu'il existe une alternative qui est la rénovation de la ligne existante.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Maison Monique - Mérignac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:51:12
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Environementale
**Contribution :**
Je souhaite contribuer
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Zelie - Pujols-sur-Ciron

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:51:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** demande de révision de la decision
**Contribution :**
Je trouve que c'est un gaspillage d'argent et de ressources de construire une nouvelle ligne de train alors qu'il y en a une déjà existante. D'autant plus que cette nouvelle construction se ferai au détriment -des riverains dont les maisons se retrouveraient collées a une ligne de chemin de fer bruyante entraînent une baisse de valeur de leur patrimoine.-des espèces endémiques locales et des espèces menacées qui vivent dans les milieux humides des abords du ciron, des écosystèmes fragiles que les scientifiques on démontré qu'ils sont très important pour la biodiversité.J'aimerai donc qu'on réfléchisse plus sérieusement à des alternatives pour éviter ces désagréments.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Renard Stéphane - Vaugneray

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:51:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Préservation de la vallée du Ciron et sa forêt ancienne
**Contribution :**
La forêt ancienne de la vallée du Ciron a connu une longévité exceptionnelle qui mérite le respect. Elle abrite des hêtres depuis au moins 43 000 ans, ce qui en fait l'une des plus anciennes forêts de France métropolitaine. Et nous aurions le droit de les abattre ? Si nous les abattons que reste-t-il de respectable dans ce pays? D'un point de vue symbolique c'est un renoncement à préserver quoi que ce soit.C'est un habitat pour le vison d'Europe, une espèce parmi les plus menacées. Les grottes et les affleurements calcaires offrent un habitat crucial à plusieurs espèces de chauve-souris.Les zones humides de cette vallée sont encore préservées, elles font parties des rares zones humides qui n'aient pas encore été détruites par l'agriculture intensive. Rappelons la disparition du Courlis à bec grêle autrefois abondant et maintenant disparu à cause de l'assèchement de presque toutes nos zones humides. Il y a des espèces de libellules tout à fait uniques dans ces zones humides.Cet écosystème produit par ailleurs un écosystème connu pour le développement du champignon Botrytis cinerea sur les vignes du Sauternais, un facteur clé dans la production de ce vin liquoreux mondialement réputé.La vallée est désignée comme ZSC au titre de la Directive "Habitats". Cela impose la mise en œuvre de mesures de gestion pour maintenir ou rétablir un état de conservation favorable des habitats naturels et des espèces d'intérêt communautaire (comme le Vison d'Europe, la Loutre, l'Écrevisse à pattes blanches, et les forêts alluviales). Allons nous renier cet engagement de préservation ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Dubanton Valérie - Lavaufranche

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:52:59
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre le projey de ligne LGV BORDEAUX TOULOUSE
**Contribution :**
Bonjour,Je m'érige contre ce projet, qui, en plein réchauffement et dérèglement climatique, a des conséquences dramatiques sur la hêtraie centenaire, les zones humides entre autres. Bordeaux est déjà bien touchée par ce dereglement climatique sans en rajputer, et qui plus est dans une période où le budget du pays a peine à trouver l'équilibre!Donc non à ce projet
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# PAULA - Mérignac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:53:02
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron et LGV
**Contribution :**
Je me demande quand nous allons comprendre et arrêter ce genre de massacre.Je me demande quand nous allons comprendre que le progrès c'est aussi protéger la nature dans tout ce qu'elle contient et ce qu'elle est, voire ce qu'elle fournit puisque nous sommes obsédés par le service, la rentabilité etc.J'adore la technologie. J'adore les sciences.Pour autant, je n'avancerai pas contre la nature mais avec. Et c'est là que réside le véritable progrès."Science sans conscience n'est que ruine de l'âme" écrivait Rabeslais. Nous pourrions l'appliquer à nombre de choses.Merci d'épargner le Ciron et sa vallée.Je n'ai que faire de gagner quelques minutes sur un trajet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Roybin Christin - Mandelieu-la-Napoule

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:54:23
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne bordeaux toulouse
**Contribution :**
Madame Monsieur Dans un contexte où m écologie détient une place primordiale pour le bien de la terre et de ses habitants humains et autres vivants, comment peut on imaginer autant de destruction d espaces verts, d habitats d animaux, de vie.....pour ajouter une ligne bordeaux toulouse ????Tous les moyens possibles existe t déjà pour ce rendre d un point à l autre.Je suis TOTALEMENT CONTRE un tel projet, Préservons la diversité et la vie.Les plantes et les animaux ont besoin d exister dans leur cadre de vie, de manière sereine, pour leur bien être futur et également pour les générations à venir.On ne peut pas prôner à longueur de journée l ÉCOLOGIE et ahor de manière inverse.Je vous prie de tenir compte de mes remarques.Cordialement Me roubin
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BILLIARD Brigitte - Le Kremlin-Bicêtre

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:54:40
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Désaccord avec la DAE et les investigations liées au projet de la LNSO
**Contribution :**

Je suis en désaccord avec ce projet, projet qui est ressorti des cartons pour des raisons purement politiques car dès 2015 la Commission d'Enquête Publique avait rendu un premier avis défavorable très argumenté à l'époque. Un avis qui soulignait des impacts désastreux sur les écosystèmes ( faune, flore, espèces protégées) , le climat ( destruction de zones humides, artificialisation, déboisement, etc) , le coût très élevé pour un bénéfice qui se résume à un gain de temps de 1/5 ème sur le trajet Paris/Toulouse -au mieux et uniquement pour les directs - !! Sans amélioration sur les trajets du quotidien pour les habitants qui eux auraient besoin d'une rénovation des lignes et des trains régionaux. Bref ce rapport soulignait le gachis de ces travaux dignes de l'Egypte pharaonique, mais à l'intérêt public et général très contestable , qu'il fallait mieux préserver les écosystèmes et améliorer les transports dans les territoires plutôt que les traverser à toute vitesse. J'ajoute que depuis 2015 nous avons subi l'épidémie de COVID qui a fait évoluer les modes de travail , en particulier avec le développement des visio conférences et que la SNCF a largement amélioré la connexion au WIFI et qu'il est donc possible de travailler dans le train . Donc ce projet en plus d'être COUTEUX et ECOCIDE est DEPASSE ( nouveaux usages de travail) et inutile ( gain de temps faible , et peu utile aux habitants des territoires concernés par ce saccage => je pense que les parisiens dont je faus partie peuvent aisément comprendre et préfèreront éviter ce désastre écologique et financier). J'ai lu avec attention un certain nombre de rapports et d'articles dont le rapport du CNPN, celui de l'Autorité environnementale ou le communiqué de presse du pôle parlementaire opposé au projet des Lignes Nouvelles du Sud Ouest en date du 8 octobre. PROJET ANTI DEMOCRATIQUE : les méthodes pour imposer ce projet sont anti démocratiques : rapports volumineux impossibles à télécharger, durée de consultations des maires très courte et dossiers énormes et mal structurés, consultation actuelle beaucoup trop courte et ne laissant pas aux gens la possibilité de déposer en mairie : tout est fait pour faire taire les oppositions et éviter toute documentation sérieuse sur le sujet . La France n'est pas La Chine, ni l'Amérique de Trump ! Le denier sondage commandé par réseau SNCF est une farce opportuniste : il crée un conflit d'intérêt majeur , puisqu'il est commandé et administré par l'autorité gestionnaire . De plus il ne répond pas aux critères de représentativité d'un sondage sérieux et très éloigné des règles de l'art en la matière. Bref il n'a aucune valeur En revanche ce qui a de la valeur, c'est ce que ces travaux menacent de détruire . Je ne vais pas détailler tout ce qui a déjà été relevé par l'Autorité Environnementale, Le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne, le Syndicat des viticulteurs du Sud Ouest , le CNPN etc qui émettent des avis défavorables sur le projet compte tenu des insuffisances du dossier sur les impacts écologiques et climatiques et la destruction ou l'altération de plus de 200 espèces protégées ! Parmi tout ce qui a été relevé j'insisterais sur la VALLEE DU CIRON - en zone natura 2000- , une zone humide ( oh combien utile comme puits de carbone et de biodiversité et d'adaptation pour les inondations) avec cette hêtraie qui date de 40 000 ans et qui a survécu à la dernière période glaciaire. Comment regarder sans honte nos enfants quand ils sauront que cette forêt a disparu durant notre siècle parce que vous vouliez gagner un peu de temps pour "faire" Paris Toulouse? Ayez la sagesse ce stopper ce projet écocide, couteux, qui va contre l'intérêt général .Le développement durable, c'est répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs- Alors ne les privons pas de cette vallée aux hêtres millénaires et aux services écosystémiques incomparables dont nous avons hérité et que nous empruntons à nos enfants. La biodiversité est notre maison commune, elle nous permet de résister aux aléas climatiques induits par le dérèglement du climat. Une biodiversité respectée c'est l'assurance d'une maison plus solide et qui résistera mieux. au changement climatique. MERCI POUR VOTRE ECOUTE et j'ose espérer que l'écoute sera ici humaine et pas réservée à l'IA... https://www.lemonde.fr/planete/article/2024/10/20/les-mysteres-de-la-foret-du-ciron-une-hetraie-millenaire-et-menacee_6356428_3244.html?search-type=classic&ise_click_rank=2

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Pradet Aymeric  - Bègles

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:56:56
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je m'oppose à ce projet NON LGV
**Contribution :**
Les infrastructures ferroviaire existe déjà et ont besoin d'investissement de modernisation et de sécurisation. En rien d'un rasement de tout pour éradiquer biodiversité, mettre en danger faune, flore, eau, trame vert et bleu! L'emprise sur les terres arables et les nuisances sonores pour les habitants seront également impactants venant à mettre en danger notre sécurité alimentaire et notre bien-être. Je refuse cette LGV et je veux des trains de tous les jours à l'heure, plus nombreux. Ce n'est pas en allant plus vite et détruisant tout sur notre passage que la France ira mieux, et au delà de ça, le Monde.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Isabelle  - Dax

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 14:59:02
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Projet ecocidaire
**Contribution :**
Des coûts monstrueux autant au niveau environnementaux qu humain que finacier... Alors que les lignes existantes ont besoin d'être remise en état et que la qualité de service et d'offres concernant ces dernières devraient davantage répondre aux besoins locaux. Cette lgv ne sert que des intérêts financiers de gros groupes, l'ego de quelques uns et les mandats qui vont avec. Elle servira des agendas capitalistes et ne répondra pas aux besoins et attentes de la plus grande partie de la population, c'est à dire facilité les déplacements départementaux, régionaux, et ce, en correspondance avec leur pouvoir d'achat amoindri. Pire, nous serons tous taxés pour ce projet dont nous ne profiterons pas, les gueux paient toujours la note des plus riches et tout cela en menaçant l'existence et le bien vivre des populations humaines et animales, en détruisant notre environnement déjà mis a mal.Nous vous demandons donc de mettre fin à cette folie
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# dupoux laurent - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 15:01:36
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protestation contre cette construction
**Contribution :**
Madame, Monsieur,la LGV Bordeaux-Toulouse est un projet qui dégraderait énormément la nature locale, déjà affaiblie depuis des décennies par l'artificialisation des sols et les produits chimiques agricoles. De plus, c'est un projet qui n'est même pas financé, et qui coûterait très cher aux collectivités locales des départements traversés, alors que ces collectivités sont déjà en situation financière très difficile, et que leurs habitants ne profiteraient même pas de cette ligne pour leur grande majorité.Enfin, c'est une ligne inutile, car les besoins majoritaires sont pour les déplacements du quotidien, sur les petites lignes TER pour lesquelles les investissements sont trop faibles, et qui sont pourtant celles qui ont aussi le plus gros potentiel de décarbonation par report modal.Je vous prie donc d'émettre un avis défavorable à ce projet catastrophique pour la grande majorité des habitants de la région et pour l'environnement.Sincères salutations,
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# RAMOND Christophe - Albi

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 15:02:04
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution du Département du Tarn
**Contribution :**
La LNSO est un chantier ferroviaire majeur comprenant la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse – Dax, les aménagements ferroviaires du Sud de Bordeaux (AFSB) et Nord de Toulouse (AFNT). En vue du lancement des appels d'offres pour la section Bordeaux – Toulouse, SNCF Réseau a sollicité une demande d'autorisation environnementale relative aux travaux préparatoires de cette section, comprenant des sondages géotechniques et des diagnostics d'archéologie préventive.Dans ce cadre, la consultation du public sur ces investigations préalables, crée par ordonnance le 2 mars 2022 pour porter le financement de la contribution des collectivités locales parties prenantes au financement de la LNSO est apparue utile au débat pour :-Rappeler la nécessité de la LNSO au regard des perspectives de développement territorial et de respect des objectifs de développement durable, notamment au titre des mobilités ;-Souligner l'exemplarité environnementale du projet, à laquelle le Département du Tarn est particulièrement attaché, malgré en effet l'absence d'impact direct sur le territoire tarnais, mais au titre des effets positifs directs pour les tarnaises et les tarnais. 1)La LNSO est un projet de report modal qui s'inscrit pleinement dans les objectifs de décarbonation nationaux et tarnaisLe Département du Tarn s'inscrit dans une politique volontariste d'attractivité durable de son territoire, intégrant notamment pleinement les enjeux de déplacement à faible impact environnementale.Dans son rapport annuel relative au respect des Objectifs de développement Durable, le Département du Tarn se fixe l'objectif d'un territoire ouvert, accessible et connecté :? Ouvrir le Tarn vers l'extérieur et améliorer la circulation intérieure-Ouvrir sur les autres départements, permettre le désenclavement des territoires -Assurer une liaison sécurisée entre les principales agglomérations-Relier les pôles économiques ?Maintenir un réseau de transport en commun à un haut niveau de qualité?Repenser le transport sous toutes ses formes : mobilités douces, desserte ferroviaire, usage de la voiture individuelle (autopartage et véhicules propres)Projet structurant par définition, la LGV permettra de gagner une heure de trajet, mettant Paris à environ 3h10 de Toulouse et Montauban à 2h50. Deux points de rabattement depuis le Tarn seront par ailleurs modernisés grâce à l'A69, à laquelle le département contribue, et la RD 999 qui fait l'objet de travaux d'aménagement. Ce grand projet s'inscrit donc opportunément dans notre politique volontariste en terme d'attractivité du territoire tarnais via des infrastructures efficaces au service du développement local. Il est également parfaitement compatible avec notre volonté d'inscrire le territoire tarnais dans le cercle vertueux de la mobilité décarbonée. Un passager Paris-Toulouse en aérien émet 130 kg de CO2 contre 40kg en voiture et seulement 4 kg en TGV. Le simple report modal de voyageurs en faveur du train va permettre d'économiser 340 000 tonnes de CO2 par an.2)La LNSO est un projet exemplaire au titre du respect des enjeux environnementauxL'écoconception est la feuille de route pour la LNSO. Celle-ci consiste à analyser l'ensemble des composantes du projet pour en réduire les impacts environnementaux : consommation de ressources non renouvelables, nuisances sur l'environnement, dépenses énergétiques, artificialisation d'espaces naturels, économie circulaire, etc. L'ensemble du cycle de vie est concerné : de l'extraction des matières premières à la déconstruction, en passant par l'exploitation et la maintenance. L'ambition de la LNSO est de répondre aux plus hauts standards de prise en compte des enjeux de développement durable.Ce niveau d'exigence est fixé par le maître d'ouvrage SNCF Réseau dès les investigations préalables :•Dans un souci de préservation de l'environnement, 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. Quant aux sondages géotechniques, leur impact sera encore plus faible ;•SNCF Réseau a par ailleurs 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 ;•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 ;•Enfin, des outils de suivi d'avancement des investigations préalables, partagés avec les services de l'État, garantit la transparence sur le respect des engagements du maître d'ouvrage relatifs à l'environnement.Cette attention particulière aux sujets environnementaux a été soulignée à plusieurs reprises par l'Autorité environnementale dans son avis rendu le 25 septembre dernier. Celle-ci relève notamment, au-delà de la qualité du dossier, « un engagement réel du maître d'ouvrage recherchant le gain écologique au-delà de l'apurement de la dette écologique » ou encore sa volonté de prendre en compte la biodiversité à grande échelle et le haut niveau d'ambition dans la définition des mesures de compensation.Par la présente contribution, en rappelant les exigences fixées par le Maître d'Ouvrage, le Département du Tarn exprime ainsi son soutien total à un projet compatible avec ses valeurs et ses engagements pour le Tarn. Le soutien financier du Département du Tarn à la SGPSO est cohérent avec cette stratégie carbone ambitieuse. Ainsi, par exemple, la SGPSO imposera à cet égard au maître d'ouvrage SNCF un objectif maximum d'émissions de gaz à effet de serre pendant le chantier. L'exemplarité environnementale est une priorité pour le Tarn. Elle se décline, dans le cadre du projet LNSO, dès le stade des investigations environnementales, avec la mise en place de méthodologies volontaristes, d'outils de suivi partagés et d'actions concrètes de terrain pour assurer la bonne mise en œuvre des mesures environnementales en phase chantier.Le Département soutient pleinement cette méthodologie, première étape d'un projet attendu pour le territoire tarnais, favorable à son attractivité et à son désenclavement par une infrastructure conforme aux enjeux de développement durable du Département.

**Pièce(s) jointes(s) :**

Télécharger la pièce jointe originale (PARTICIPATION DU TARN.pdf)

Document : PARTICIPATION DU TARN.pdf, page 1 sur 3

# GRAND PROJET SUD OUEST

## CONTRIBUTION DU DEPARTEMENT DU TARN AU DISPOSITIF DE PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE MIS EN PLACE POUR LES OPERATIONS PREALABLES A LA CONSTRUCTION DE LA LIGNE NOUVELLE DU SUD OUEST (L.N.S.O)

✧

La LNSO est un chantier ferroviaire majeur comprenant la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse – Dax, les aménagements ferroviaires du Sud de Bordeaux (AFSB) et Nord de Toulouse (AFNT). En vue du lancement des appels d'offres pour la section Bordeaux – Toulouse, SNCF Réseau a sollicité une demande d'autorisation environnementale relative aux travaux préparatoires de cette section, comprenant des sondages géotechniques et des diagnostics d'archéologie préventive.

Dans ce cadre, la consultation du public sur ces investigations préalables, crée par ordonnance le 2 mars 2022 pour porter le financement de la contribution des collectivités locales parties prenantes au financement de la LNSO est apparue utile au débat pour :

- Rappeler la nécessité de la LNSO au regard des perspectives de développement territorial et de respect des objectifs de développement durable, notamment au titre des mobilités ;
- Souligner l'exemplarité environnementale du projet, à laquelle le Département du Tarn est particulièrement attaché, malgré en effet l'absence d'impact direct sur le territoire tarnais, mais au titre des effets positifs directs pour les tarnaises et les tarnais.

**1) La LNSO est un projet de report modal qui s'inscrit pleinement dans les objectifs de décarbonation nationaux et tarnais**

Le Département du Tarn s'inscrit dans une politique volontariste d'attractivité durable de son territoire, intégrant notamment pleinement les enjeux de déplacement à faible impact environnementale.

Dans son rapport annuel relative au respect des Objectifs de développement Durable, le Département du Tarn se fixe l'objectif d'un territoire ouvert, accessible et connecté :

- ✓ Ouvrir le Tarn vers l'extérieur et améliorer la circulation intérieure
  - Ouvrir sur les autres départements, permettre le désenclavement des territoires
  - Assurer une liaison sécurisée entre les principales agglomérations
  - Relier les pôles économiques
- ✓ Maintenir un réseau de transport en commun à un haut niveau de qualité
- ✓ Repenser le transport sous toutes ses formes : mobilités douces, desserte ferroviaire, usage de la voiture individuelle (autopartage et véhicules propres)

Projet structurant par définition, la LGV permettra de gagner une heure de trajet, mettant Paris à environ 3h10 de Toulouse et Montauban à 2h50. Deux points de rabattement depuis le Tarn seront par ailleurs modernisés grâce à l'A69, à laquelle le département contribue, et la RD 999 qui fait l'objet de travaux d'aménagement. Ce grand projet s'inscrit donc opportunément dans notre politique volontariste en terme d'attractivité du territoire tarnais via des infrastructures efficaces au service du développement local.

Il est également parfaitement compatible avec notre volonté d'inscrire le territoire tarnais dans le cercle vertueux de la mobilité décarbonée. Un passager Paris-Toulouse en aérien émet 130 kg de CO2 contre 40kg en voiture et seulement 4 kg en TGV. Le simple report modal de voyageurs en faveur du train va permettre d'économiser 340 000 tonnes de CO2 par an.

**2) La LNSO est un projet exemplaire au titre du respect des enjeux environnementaux**

L'écoconception est la feuille de route pour la LNSO. Celle-ci consiste à analyser l'ensemble des composantes du projet pour en réduire les impacts environnementaux : consommation de ressources non renouvelables, nuisances sur l'environnement, dépenses énergétiques, artificialisation d'espaces naturels, économie circulaire, etc. L'ensemble du cycle de vie est concerné : de l'extraction des matières premières à la déconstruction, en passant par l'exploitation et la maintenance. L'ambition de la LNSO est de répondre aux plus hauts standards de prise en compte des enjeux de développement durable.

Ce niveau d'exigence est fixé par le maître d'ouvrage SNCF Réseau dès les investigations préalables :

- Dans un souci de préservation de l'environnement, 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. Quant aux sondages géotechniques, leur impact sera encore plus faible ;
- SNCF Réseau a par ailleurs 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 ;
- 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 ;

- Enfin, des outils de suivi d'avancement des investigations préalables, partagés avec les services de l'État, garantit la transparence sur le respect des engagements du maître d'ouvrage relatifs à l'environnement.

Cette attention particulière aux sujets environnementaux a été soulignée à plusieurs reprises par l'Autorité environnementale dans son avis rendu le 25 septembre dernier. Celle-ci relève notamment, au-delà de la qualité du dossier, « un engagement réel du maître d'ouvrage recherchant le gain écologique au-delà de l'apurement de la dette écologique » ou encore sa volonté de prendre en compte la biodiversité à grande échelle et le haut niveau d'ambition dans la définition des mesures de compensation.

Par la présente contribution, en rappelant les exigences fixées par le Maître d'Ouvrage, le Département du Tarn exprime ainsi son soutien total à un projet compatible avec ses valeurs et ses engagements pour le Tarn. Le soutien financier du Département du Tarn à la SGPSO est cohérent avec cette stratégie carbone ambitieuse. Ainsi, par exemple, la SGPSO imposera à cet égard au maître d'ouvrage SNCF un objectif maximum d'émissions de gaz à effet de serre pendant le chantier.

L'exemplarité environnementale est une priorité pour le Tarn. Elle se décline, dans le cadre du projet LNSO, dès le stade des investigations environnementales, avec la mise en place de méthodologies volontaristes, d'outils de suivi partagés et d'actions concrètes de terrain pour assurer la bonne mise en œuvre des mesures environnementales en phase chantier.

Le Département soutient pleinement cette méthodologie, première étape d'un projet attendu pour le territoire tarnais, favorable à son attractivité et à son désenclavement par une infrastructure conforme aux enjeux de développement durable du Département.

# Maélan - Arès

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 15:02:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la LGV

**Contribution :**
Beaucoup trop de mauvaises conséquences, réhabilitez plutôt les anciennes lignes et gares !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Nivet Sébastien - Cazalis

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 15:02:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la nouvelle ligne.
**Contribution :**
Madame, Monsieur, Par la présente, je tenais à manifester mon mécontentement quand a ce projet :- ecologiquement parlant, la vallée du Ciron est un bien exceptionnel qui abrite des espèces végétales (hêtres, orchidées, aulnes,..) et animales (visons d'Europe,...) dont la survie a de grandes chances d'être perturbé voir de disparaître par ce projets. De plus les autres espèces risques de rester bloquées d'un côté ou de l'autre de cette ouvrage diminuant la diversité génétique et augmentant les dégâts de grand gibier (cerfs, sangliers chevreuils).- Touristiquement parlent, les trains circulent sur les voies créés n'apporteront rien aux communes traversée et entrainerons une augmentation des temps de trajet pour les usagés des petites lignes, j'en veux pour exemple la ville de Langon où les trains circulent en 2 fois deux vois, vers Bordeaux et Toulouse et qui ne circulerons plus que sur une vois pour les TER, entraînent forcément des déportations sur les voies de stockage afin de faire circuler les trains dans les 2 sens, il est donc mathématiquement impossible que ces trains ne mettent pas plus de temps pour se rendre aux différentes gars des villes desservies. De plus l'intérêt reste minimes pour les voyageurs arrivent de Paris, du fait que ces derniers arriverons en gare de Bordeaux Saint Jean pour prendre une correspondance pour la gare de départ de cette Nouvelle ligne, puis arriver à la Nouvelle gare d'arrivée, pour prendre le métro ou une autre ligne pour arriver à Toulouse Matabiaul. Quand au gain de temps, tout relatif, il ne sera utile qu'aux Touristes, car entrepreneurs ou hommes d'affaires prendront l'avion en direction de Toulouse Blagnac, où Airbus industrie a ses locaux. Quand a ceux partant vers l'Espagne le temps gagné sera tout relatif, pour les mêmes raisons. - Le financement de cet ouvrage est également, très incertain et repose en partie sur l'impos prélevé sur les communes traversées dont les habitants n'auront aucune utilité de ces trains, mais belle et bien les nuisances. - Pour les personnes qui feront l'objet d'expropriations (forestières, foncières), aucuns montants d'indemnisations, ni contactes ne semble avoir été évoqué (source Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest).- Nous pourrions également parler des infrastructures qui accompagneront ce projet, comme sur la commune de Cazalis où 50 ha de panneaux photovoltaiques vont être implantés dans une commune forestière mais qui ne serviront aucunement aux habitants, mais haugmenteront le risque incendie et où le maire a également un projet pour 10ha de panneaux, il est donc claire qu'aucune consultations intelligente n'a eu lieu entre les promoteurs de ce projet et les représentants des habitants des territoires afin de raisonner ces investissements.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jeanne - Talence

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 15:03:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation du projet GPSO au regard des impacts environnementaux
**Contribution :**
Ce qui m'amène à contribuer à cette consultation électronique est tout d'abord la nécessité de protéger la vallée du Ciron, que traverse le tracé de la LGV. La vallée du Ciron est un écosystème unique, avec une hêtraie datant de l'époque glaciaire, des zones humides et des espèces rares. En ce sens, cette vallée est un écrin de biodiversité unique, qu'il faut protéger pour les générations

futures. De plus, les habitants de cette vallée lui ont reconnu des droits en tant que bien commun environnemental, tels que celui de se régénérer, d'être conservé et préservé. Le projet met donc en danger ces droits.De plus, je ne comprends pas que ce projet de nouvelle ligne, qui traverse un territoire sensible, existe alors qu'il existe des alternatives. En effet, une ligne existante existe déjà, et pourrait être modernisée pour quatre fois moins cher. Cette alternative me semblerait davantage cohérente, à l'aune des objectifs affichés de réduction du déficit public.Je souhaite souligner également l'insuffisance de l'étude d'impact qui a été réalisée. Ainsi, l'OFB, la MRAE et la CBNSA (entre autres) ont relevé cette insuffisance. L'étude d'impact ne couvre pas la totalité du cycle annuel des milieux naturels étudiés, toutes les espèces ne sont pas recensées... Cette étude d'impact aurait dû être complétée avant toute consultation numérique. En tant qu'étudiante en droit, je considère qu'elle ne permet pas de respecter la séquence éviter-réduire-compenser, règle pourtant essentielle présente aux articles L122-1 et suivants du Code de l'environnement. Je demande donc à ce qu'une étude d'impact alternative soit mise en place, ainsi que soient réellement étudiées les alternatives au projet (tracé contournant la vallée du Ciron, rénovation de la ligne actuelle). Merci pour votre considération
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# ROLANDO PHILIPPE - Labastide-Villefranche

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 15:05:30
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** opposition a la nouvelle ligne
**Contribution :**
la vallée du ciron est un site remarquable qu'il faut absolument protéger ainsi que la foret et les zones humides. Protégeons la vallée du ciron avec sa rivière et les espèces qui y vivent. Stop a l'artificialisation des sols. Assez de dépenser l'argent du contribuable inutilement, la ligne existante est déjà bien suffisante. Gardons ce patrimoine naturel pour les générations futures .Chaque jour nous pouvons voir que la nature nous donne des avertissements aves incendies ,inondations, pans de montagnes qui s'effondrent etc... allons nous l'écouter? NON NON NON A LA NOUVELLE LIGNE
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Cecile - Verdelais

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 15:10:08
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
Je pense que la vallée du Ciron doit être protégée. Elle abrite une hêtraie datant du glaciaire: détériorer son microclimat serait une perte irréversible pour les générations futures.Utiliser 18 milliards d euros alors qu une alternative à 4 milliards existe déjà est pour moi sans sens.En plus le financement de ce projet ne respecte aucune règle d équité: ce ne sont pas ceux qui contribuent au financement qui bénéficieront de la LGV.Je suis favorable à l utilisation du train, mais pas avec ce projet destructeur.Je demande l étude d alternatives moins impactantes.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# DOSTES Romain - Mérignac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 15:10:21
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Avis défavorable à la demande d'autorisation environnementale pour les investigations préalables.

**Contribution :**

Nous déposons un avis défavorable à la demande d'autorisation environnementale pour les investigations préalables.Première observation : une consultation qui ne permet pas une consultation du public digne de la mesure de ce projetComme de nombreux élus locaux, nous contestons la légitimité de cette consultation. Dès le 24 octobre, avant même l'ouverture de la « Participation du public par voie électronique », un courrier a été adressé au Préfet de Nouvelle-Aquitaine par l'ensemble des élu-es écologistes de Bordeaux, Bordeaux-métropole, du Conseil départemental de la Gironde, du Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine, ainsi que du Député Nicolas Thierry et de la Sénatrice Monique de Marco, pour demander la suspension de cette PPVE. Ce courrier est resté sans réponse du représentant de l'Etat. Nous avons joint nos signatures à un nouveau courrier, cette fois co-signé par 230 élu-es et 30 associations de Nouvelle-Aquitaine et d'Occitanie qui a été adressé, le 17 novembre, au Préfet coordonnateur du GPSO et à tous les Préfets de régions et départements concernés par ce projet. Aucune réponse n'a été faite à cet autre courrier par les représentants de l'Etat.Sur la forme, cette consultation est inadmissible. Le volume des documents à étudier est hors norme – près de 35 000 pages ! – dans un délai d'un mois. Cela contrevient au « droit fondamental de toute personne d'être informée pleinement et de participer à l'élaboration des décisions publiques en matière de décision publique impactant l'environnement », au regard de l'article 7 de la Charte de l'environnement, de l'article 6 de la Convention d'Arrhus et des articles L.120-1 et L.123-1 et afférents du Code de l'environnement.Depuis son ouverture le 27 octobre, ce n'est pas parce que des milliers de pages du dossier de Demande d'Autorisation Environnementale sont en ligne qu'il est accessible facilement à la population concernée, alors que la consultation se déroule sur un site internet.Il est évident que cela rend très difficile la production de contre arguments précis sur chacun des aspects du dossier.Deuxième observation : un défrichement irréversible pour accélérer le projetD'une façon générale, nous estimons que l'ampleur et la nature des défrichements envisagés pour les investigations préalables sont absolument incompatibles avec une autorisation environnementale. Ces destructions de forêts et de haies, de zones humides, de zones classées Natura 2000, de trames vertes et bleues, de points de captages d'eau potable, seront irréversibles. Elles s'étendent sur la totalité des emprises du projet – à l'exception du captage de Clarens (pièce C). Sous couvert d'une demande d'autorisation environnementale pour des investigations préalables, il apparaît que c'est plutôt 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. Troisième observation : le groupe écologie et solidarités rappelle son attachement à des investissements pour le train du quotidienA tous les échelons où nous sommes élu-es, nous œuvrons pour le développement de l'offre de transports en commun, notamment du transport ferroviaire. Nous, élu-es écologistes, sommes pour le train, partout et pour tous. Nous donnons la priorité aux trains utiles aux déplacements du quotidien, ceux qu'empruntent la grande majorité des usagers – TER, Intercités et TGV sur les lignes existantes. Nous considérons que les besoins de renforcement de lignes existantes (à l'image de la Ligne Bordeaux-Le Verdon) ou la réouverture d'anciennes lignes sont nombreux en Gironde. Pour cela, nous portons des propositions alternatives à ce projet destructeur et ruineux de construction de nouvelles lignes. Des études indépendantes en ont montré la pertinence : la rénovation des lignes existantes entre Bordeaux- Toulouse et Bordeaux-Espagne coûterait bien moins cher en euros mais aussi en préservation de notre bilan carbone, de nos espaces agricoles et de notre « capital » biodiversité.Observations complémentaires :Les compensations envisagées sont, à ce stade, non garanties, tant du point de vue des acquisitions foncières que de leur situation géographique et de leur pertinence sur le plan hydrologique et écologique. Les pertes, telles que décrites dans les documents fournis, ne pourront pas être compensées.Jean-Luc Gleyze, président du Conseil départemental de la Gironde, a acté plusieurs fois le « refus du Département de participer

à la société de financement » du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) préférant allouer les fonds de ce projet à un projet de RER Girondin pour privilégier les transports du quotidien. Notre groupe défend activement ce projet au sein de la majorité.Lors de la commission permanente de Février 2025, notre groupe voté contre sur les deux délibérations concernant pour l'une l'institution des Commissions Communales et Intercommunales d'Aménagement Foncier et pour l'autre, les conventions de financement concomitantes avec SNCF Réseau concernant la mise en oeuvre des opérations d'aménagement foncier rural. Nous devons protéger le foncier rural qui est précieux et ne doit pas être utilisé pour un projet destructeur comme celui de la LGV. Le Groupe Ecologie & Solidarités au département de la Gironde, Laure CURVALE & Romain DOSTES, Co-président·e·s du groupe et Vice-président·e·s du Département, Bruno BEZIADE, Martine COUTURIER, Eve DEMANGE, Agnès DESTRIAU, Christine QUÉLIER et Agnès SÉJOURNET, conseillères départementales et conseiller départemental.

**Pièce(s) jointes(s) :**

Télécharger la pièce jointe originale (Contribution_GPSO_Ecologie & Solidarités.docx.pdf)

Document : Contribution_GPSO_Ecologie & Solidarités.docx.pdf, page 1 sur 2

ÉCOLOGIE & SOLIDARITÉS
Département de la Gironde

**Nous déposons un avis défavorable à la demande d'autorisation environnementale pour les investigations préalables.**

**Première observation : une consultation qui ne permet pas une consultation du public digne de la mesure de ce projet**

Comme de nombreux élus locaux, nous contestons la légitimité de cette consultation. Dès le 24 octobre, avant même l'ouverture de la « Participation du public par voie électronique », un courrier a été adressé au Préfet de Nouvelle-Aquitaine par l'ensemble des élu-es écologistes de Bordeaux, Bordeaux-métropole, du Conseil départemental de la Gironde, du Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine, ainsi que du Député Nicolas Thierry et de la Sénatrice Monique de Marco, pour demander la suspension de cette PPVE.

Ce courrier est resté sans réponse du représentant de l'Etat.

Nous avons joint nos signatures à un nouveau courrier, cette fois co-signé par 230 élu-es et 30 associations de Nouvelle-Aquitaine et d'Occitanie qui a été adressé, le 17 novembre, au Préfet coordonnateur du GPSO et à tous les Préfets de régions et départements concernés par ce projet.

Aucune réponse n'a été faite à cet autre courrier par les représentants de l'Etat.

Sur la forme, cette consultation est inadmissible. Le volume des documents à étudier est hors norme – près de 35 000 pages ! – dans un délai d'un mois. Cela contrevient au « droit fondamental de toute personne d'être informée pleinement et de participer à l'élaboration des décisions publiques en matière de décision publique impactant l'environnement », au regard de l'article 7 de la Charte de l'environnement, de l'article 6 de la Convention d'Arrhus et des articles L.120-1 et L.123-1 et afférents du Code de l'environnement.

Depuis son ouverture le 27 octobre, ce n'est pas parce que des milliers de pages du dossier de Demande d'Autorisation Environnementale sont en ligne qu'il est accessible facilement à la population concernée, alors que la consultation se déroule sur un site internet.

Il est évident que cela rend très difficile la production de contre arguments précis sur chacun des aspects du dossier.

**Deuxième observation : un défrichement irréversible pour accélérer le projet**

D'une façon générale, nous estimons que l'ampleur et la nature des défrichements envisagés pour les investigations préalables sont absolument incompatibles avec une autorisation environnementale. Ces destructions de forêts et de haies, de zones humides, de zones classées Natura 2000, de trames vertes et bleues, de points de captages d'eau potable, seront irréversibles. Elles s'étendent sur la totalité des emprises du projet – à l'exception du captage de Clarens (pièce C).

Sous couvert d'une demande d'autorisation environnementale pour des investigations préalables, il apparaît que c'est plutôt 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.

ÉCOLOGIE & SOLIDARITÉS
Département de la Gironde

**Troisième observation : le groupe écologie et solidarités rappelle son attachement à des investissements pour le train du quotidien**

A tous les échelons où nous sommes élu-es, nous œuvrons pour le développement de l'offre de transports en commun, notamment du transport ferroviaire. Nous, élu-es écologistes, sommes pour le train, partout et pour tous. Nous donnons la priorité aux trains utiles aux déplacements du quotidien, ceux qu'empruntent la grande majorité des usagers – TER, Intercités et TGV sur les lignes existantes. Nous considérons que les besoins de renforcement de lignes existantes (à l'image de la Ligne Bordeaux-Le Verdon) ou la réouverture d'anciennes lignes sont nombreux en Gironde.

Pour cela, nous portons des propositions alternatives à ce projet destructeur et ruineux de construction de nouvelles lignes. Des études indépendantes en ont montré la pertinence : la rénovation des lignes existantes entre Bordeaux- Toulouse et Bordeaux-Espagne coûterait bien moins cher en euros mais aussi en préservation de notre bilan carbone, de nos espaces agricoles et de notre « capital » biodiversité.

**Observations complémentaires :**

- Les compensations envisagées sont, à ce stade, non garanties, tant du point de vue des acquisitions foncières que de leur situation géographique et de leur pertinence sur le plan hydrologique et écologique. Les pertes, telles que décrites dans les documents fournis, ne pourront pas être compensées.

- Jean-Luc Gleyze, président du Conseil départemental de la Gironde, a acté plusieurs fois le « refus du Département de participer à la société de financement » du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) préférant allouer les fonds de ce projet à un projet de RER Girondin pour privilégier les transports du quotidien. Notre groupe défend activement ce projet au sein de la majorité.

- Lors de la commission permanente de Février 2025, notre groupe voté contre sur les deux délibérations concernant pour l'une l'institution des Commissions Communales et Intercommunales d'Aménagement Foncier et pour l'autre, les conventions de financement concomitantes avec SNCF Réseau concernant la mise en oeuvre des opérations d'aménagement foncier rural. Nous devons protéger le foncier rural qui est précieux et ne doit pas être utilisé pour un projet destructeur comme celui de la LGV.

Le Groupe Ecologie & Solidarités au département de la Gironde, Laure CURVALE & Romain DOSTES, Co-président·e·s du groupe et Vice-président·e·s du Département, Bruno BEZIADE, Martine COUTURIER, Eve DEMANGE, Agnès DESTRIAU, Christine QUÉLIER et Agnès SÉJOURNET, conseillères départementales et conseiller départemental.

# Francoise - Saint-Martin-de-Sescas

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 15:10:40
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Lgv

**Contribution :**
Détruire une hêtraie de 40000 ans dans la vallée du Ciron pour gagner un quart d heure entre Bordeaux et Toulouse est un non sens et une faute pour nos enfants. Projet inutile, trop onéreux, et dévastateur.Entretenir la ligne existante est une solution beaucoup moins pharaonique,et acceptable pour les contribuables. Notre belle France est trop endettée.arrêtez de la couler et localement,nous voulons préserver le Sauternes qui doit sa spécificité aux brouillards du Ciron.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Laurence - Lamagistère

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 15:16:49
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Favorable à la ligne LGV
**Contribution :**
C est l avenir. Cette ligne est essentielle à nos territoires.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Maite - Pompignan

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 15:16:59
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** lgv Pompignan enquête environnementale
**Contribution :**
Contre la Lgv à Pompignan qui va détruit forêt terres agricoles et apporter des nuisances Enquête environnementale pour protection de l'environnement et de notre tranquillité Pas de nécessité de se rendre sur la capitale plus rapidement il existe déjà un voie pour les tgv qui est suffisante Présence d un voie déjà existante de train
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LEGROS Roland - Soorts-Hossegor

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 15:17:45
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition et argumentation
**Contribution :**
Je suis opposé à ce projet depuis 2006. Il est regrettable que le mensonge et la manipulation constituant les seuls arguments retenus soient ceux en faveur du projet. A quoi sert cette concertation qui montre une fois de plus la très forte opposition populaire à ce GPI2.Si vous souhaitez avoir une information sourcée sur l'argumentation des opposants veuillez consulter la pièce jointe. Pour les sources des arguments en faveur du projet, nous ne trouvons aucune source scientifique, aucun rapport institutionnel. Le mythe et la religion se contentent d'incantations.
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (Références.pdf)
Document : Références.pdf, page 1 sur 8

# GPSO LNSO : Éléments de langage et réalité factuelle

Des tables rondes ont actuellement lieu. Elles concernent le projet GPSO devenu LNSO mais toujours classé $GPI_2$.

Ce document est destiné à ceux qui veulent comparer l'affirmation d'autorité des éléments de langage, qui pour la quasi-totalité datent de 2006, et la réalité des faits donnée par des études scientifiques ou des rapports institutionnels... Contrairement aux éléments de langages qui ne sont quasiment jamais sourcés (on ne source pas la subjectivité), nous mettons nos sources, en particulier un article regroupant tous les rapports et études sur ce sujet entre 2010 et 2025. S'il le désire, le lecteur pourra ainsi faire la part des choses entre le rêve et la réalité. Nous admettons que la croyance, le mythe, présentent des avantages pour le confort intellectuel de ceux qui ne veulent pas voir la réalité en face.

## La LGV, c'est le développement

Voici le premier élément de langage. Il est commun à tous les défenseurs du GPSO devenu LNSO. Pourtant de nombreux travaux scientifiques, comme ceux du laboratoire de Marie DELAPLACE dès 2010, montrent que rien n'est plus faux [1]. Ces travaux font un état des lieux sur les conséquences avérées de la mise en place des LGV. Les Amis de la Terre ont fait un article ***Gares LGV et ZI associées pour villes moyennes*** [2] qui montre l'écart entre le rêve et la réalité du développement induit par les LGV. Le document contient des références sur plusieurs travaux faisant le bilan des gares ex-urbanisées existantes avec des populations nécessaires dans la zone de chalandise d'un rayon 40 km et de plus de 200 000 habitants. La SNCF y affirme qu'elle n'est pas intéressée par des arrêts dans les agglomérations de moins de 200 000 habitants, et leurs gares ex-urbanisées. Elle indique que pour les TGV sur LGV, un minimum de 100 passagers par tain, et 5 à 6 A/R par jour constituent la limite inférieure à sa rentabilité. Il faudrait donc environ 1000 passagers/jour pour que la SNCF consente. La Cour des Comptes ne dit pas autre chose dans son rapport de 2014 : ***La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence*** [3]. Ce rapport très complet sera cité dans plusieurs chapitres.

A titre d'exemple, la Cour a mis en parallèle le rêve, et le délire des attentes espérées des patrons de la CCI d'Aquitaine, avec la réalité des faits observés et quantifiés sur les LGV en fonctionnement : " ***L'enquête en 2012 de la chambre de commerce et d'industrie d'Aquitaine sur les attentes des entrepreneurs pour le grand projet ferroviaire Sud-Ouest (GPSO) est éclairante à cet égard. La majorité des chefs d'entreprise interrogés entrevoit des perspectives positives dans l'arrivée de la LGV : 66 % envisagent de conquérir de nouveaux marchés, trois chefs d'entreprise sur quatre estiment que cette infrastructure permettra un rapprochement entre clients et fournisseurs, 83 % des entreprises espèrent accroître l'utilisation du fret et pour 53 % des entreprises, la hausse de l'activité impulsée par la LGV devrait permettre le recrutement de nouveaux collaborateurs. De plus, selon 85 % des entreprises interrogées, la LGV améliorera considérablement l'image du territoire et 90 % des entrepreneurs prévoient une fréquentation touristique en hausse.***

---

[1] *Plusieurs articles sont déposés ici :*

[2] *https://www.amisdelaterre40.fr/IMG/pdf/les_gares_lgv_pour_villes_moyennes.pdf*

[3] *https://www.amisdelaterre40.fr/IMG/pdf/20141023_rapport_grande_vitesse_ferroviaire.pdf*

***En revanche, une étude universitaire en 2012 sur la croissance de l'emploi de 1 400 unités urbaines de plus de 9 000 habitants sur plusieurs années, montre « que le fait qu'elles soient desservies ou non par une LGV, ne change rien. Celles qui ont une LGV ne se détachent pas, n'évoluent pas différemment. Si elles étaient dynamiques elles le restent, et inversement .»"*** page 43 de ce rapport

D'autres études directes ou indirectes montrent le manque de pertinence de l'affirmation de l'impact des LGV sur le développement des villes LGV. L'Université Paris Dauphine [4] a travaillé sur la caractérisation, et les causes communes, de l'évolution des flux de population dans les villes de plus de 100 000 habitants en France. Ces travaux montrent clairement qu'en ce qui concerne la croissance de la population, le Sud et le soleil sont plus attractifs que la liaison LGV. En tête de classement, nous trouvons Toulouse, Bordeaux, Bayonne ou Montpellier, pour leur très forte attractivité, et ceci sans LGV. Alors que des villes comme Paris, Lyon ou Lille sont en déficit malgré la LGV. Ces études ont été faites avant 2016, mais reprises depuis par l'ESSEC, qui confirme la tendance. Pour le classement INSEE de la population en 2021 : Toulouse " *l'enclavée*" sans TGV est à la 4° place, et fait jeu égal avec Lyon, Lille est à la 10°, Bordeaux à la 9° (TGV mi 2017).

## Une meilleure desserte du territoire

L'irrigation du territoire sera améliorée, grâce au service des SRGV (Services Régionaux à Grande Vitesse). En 2006, lors du débat public, nous avions demandé quel type de rame serait utilisé pour assurer ce service. Le porteur de projet nous avait expliqué que ce type de train n'existait pas encore, mais que sa conception allait débuter incessamment sous peu. Quelques années plus tard, un responsable de SNCF Bordeaux nous indiquait le contact de deux personnes employées de SNCF Nord et un fonctionnaire territorial de la région Nord Pas de Calais. Ces entretiens nous permirent de faire le bilan sur le seul système dit SRGV fonctionnant alors en France [5] . Au même moment, le constructeur des TGV français nous indiquait que le marché étant trop faible, il n'entrait pas dans ses projets de concevoir ce type de rame. Rappelons pour compléter que seuls les TGV sont susceptibles de circuler sur des LGV, aucune autre rame commerciale ne peut emprunter ce type de voie car leur fonctionnement n'est pas compatible. Utilisation des systèmes TVM en lieu et place du ERTMS européen. Il en est de même pour les TGV fret rapide qui devait emprunter ces nouvelles lignes.

Dans son rapport de 2014, la Cour des Comptes précise : " ***La survalorisation du temps gagné a tendu à effacer l'évolution du comportement des consommateurs en faveur des transports plus lents mais moins chers. Elle a surtout justifié la réalisation d'un nombre de lignes toujours plus important au détriment de l'entretien du réseau classique, créant un déséquilibre dont les conséquences sont aujourd'hui sérieuses.***"

---

[4] *https://www.amisdelaterre40.fr/spip.php?article557*

[5] *https://www.amisdelaterre40.fr/IMG/pdf/srgv_ou_la_grande_vitesse_des_pauvres.pdf*

En fait d'amélioration de desserte, nous avions eu une réponse vers 2010 à Benesse Maremme. Le responsable du projet pour RFF nous avoua qu'il y aurait, à terminaison, le même nombre de TGV sur Bordeaux /Hendaye qu'alors c'est à dire 6 allers et 7 retours. Projet complet, nous en aurions 1/3 qui s'arrêterait à Lucbardez (gare ex-urbanisée de Mont de Marsan), 1/3 en gare de Dax, et 2/3 à Bayonne. Les trains s'arrêtant à Lucbardez seraient sans arrêt à Dax et vice versa. La desserte de Mont de Marsan serait elle améliorée ? On peut en douter, sachant que la voie actuelle avec ses 9A/R par jour est dégradée entre Morcenx et Mont de Marsan. Il est vraisemblable qu'il lui arrivera la même chose qu'à la liaison ferroviaire Dax/Mont de Marsan fermée dans les années 1970. Mont de Marsan fut au cœur d'une étoile ferroviaire, qu'en reste- t- il ?

Un TGV sur LGV est fait pour rouler vite et longtemps entre des métropoles de taille européenne. C'est le sens du dernier plan de l'Europe de novembre 2025, qui parle de grande vitesse de 200 à 250 km/h sur des parcours sans arrêt supérieurs à 200 km pour des villes de taille européenne.

## Le mensonge du temps gagné

Lors du débat public de 2006 sur la liaison Bordeaux/Dax/Hendaye, RFF indiquait :

- Temps 2004 pour Bordeaux/Dax voie actuelle : 1h04 sur voie dégradée
- Temps voie actuelle rénovée et doublée (scénario N°1) : 0h50
- Temps LGV (scénario N°3): 0h43




Figure 1: Temps donnés en 2006 lors du débat Public

Nous avons contesté ces temps. Et nous avions raison. Dans le rapport des commissaires Enquêteurs de l'Enquête Publique GPSO de 2015, RFF reconnaît qu'un temps plus court est possible sur la voie actuelle :

"***A titre exploratoire a été recalculé le temps effectif reprenant les hypothèses de la commission, en appliquant les marges de régularité ; ce temps est de 57 min avec les vitesses indiquées. Ce temps serait de 52 min avec prise en compte des vitesses permises par le réseau actuel au Nord de Facture, un peu plus favorables, et avec V250 ensuite jusqu'à Dax.***" Rapport commissaires Enquêteurs 03 : 2015 Page 214. [6]

Le coût était même donné :

**" *Dans le cadre de l'étude d'aménagement de la ligne existante de Bordeaux à Dax, il a été pris en compte la nécessité de supprimer des passages à niveau. En effet pour circuler à plus de 160 km/h, les passages à niveau doivent être supprimés. La ligne comporte actuellement 13 passages à niveau... Le coût de la suppression d'un passage à niveau avec dénivellation a été estimé ...* "** Coût 52 M€ pour la supression des 13 PN , à mettre en perspective avec les 5100 M€ ou 5,1Milliards d'€ de la liaison LGV Bordeaux Dax (plus la moitié des AFSB, et du tronçon commun, plus la partie Captieux/Laluque).

**Nous retiendrons qu'il est possible de mettre 52 minutes entre Bordeaux et Dax.** Aujourd'hui le TGV le plus rapide met 1h09 sur une voie en parfait état : cherchez l'erreur ?

[6] *https://www.amisdelaterre40.fr/spip.php?article495*

Lors de la communication sur la relance du GPSO, des protocoles d'intention de financement ont été signés. Le préfet en charge du dossier claironne son émerveillement et définit les bienfaits du GPSO qui devient LNSO. On y trouve cette information capitale :

" ***...de relier Toulouse à Paris en 3 heures environ et à Bordeaux en 1 heure environ (contre 2 heures actuellement) et dans un second temps Dax à 55 minutes de Bordeaux, soit un gain de 20 minutes***" Page 5 du communiqué de presse, et ailleurs dans les protocoles.

Sources complètes dans notre article dédié [7].

**En conséquence la réalisation du tronçon LGV entre Bordeaux et Dax permettrait de perdre 3 minutes sur la possibilité de la voie actuelle pour un coût 100 fois supérieur.**

## Les voyageurs

Combien d'arrêts, pour combien de passagers ? Nous l'avons vu au chapitre précédent pour la SNCF plus de 100 passagers par train, 5 à 6 A/R par jour semblent nécessaires pour assurer une desserte viable. Une gare ex-urbanisée comme Lucbardez est loin de la ville. On compte environ 20 minutes pour aller du centre ville à la gare. Ce temps n'est jamais ajouté au temps de déplacement…

A Lucbardez, nous avons un problème soulevé par les commissaires enquêteurs. Le maître d'ouvrage prévoit " ***410 Voyageurs/jour*** ", et une navette ferroviaire entre cette nouvelle gare et la gare actuelle. Les commissaires enquêteurs se sont permis un petit calcul. L'estimation journalière donne 16 voyageurs par train, et 8 prendraient la navette ferroviaire prévue entre la gare de Lucbardez et la gare de Mont de Marsan (481 473 voyageurs en 2023)… Ils ont proposé un mini bus qui serait préférable à la construction d'une nouvelle voie de liaison se raccordant à l'ancienne voie Roquefort Mont de Marsan… De plus, le tracé routier pour les 8 autres voyageurs n'a pas été prévu.

Dax est classée 352° gare [8] pour le nombre de voyageurs en 2024. La Pièce H du dossier de l'EP p 108 indique 980 000 Voyageur/an en 2009, et prévoit en 2024 hors GPSO 1 520 000 Voyageurs/an (montée ou descente). Surestimation habituelle, car selon la SNCF, en 2024 nous avons eu 1 366 366 montées ou descentes. Mais attention ceci pour 56 Arrêts hors TGV [9] (50 TER, 1 Intercité, 5 bus) plus 13 arrêts TGV par jour…

Rappelons qu'en France, 7 % des passagers du train prennent un TGV qu'il soit sur LGV ou ligne classique. Le TER, le transport local, est bien la priorité des voyageurs. Petit détail : Chaque RER Parisien transporte 2 fois plus de passagers par jour que l'ensemble des TGV journaliers qu'ils soient sur LGV ou Voie classique.

## La ligne actuelle est saturée

Lors du débat public de 2006, nous avions selon RFF sur Dax/Bordeaux en 2004 [10] :

- 32 ,trains de fret/jour
- 48 trains de voyageurs/jour (Mont de Marsan compris)
- 80 trains/jour au total.

---

[7] *https://www.amisdelaterre40.fr/spip.php?article1054*

[8] *https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_gares_francaises_accueillant_plus_d'un_million_de_voyageurs_par_an*

[9] *https://geofer.cerema.fr/pages*

[10] *Doc 6 DPBE*

Depuis 2006, on vous le dit, et on vous le répète la saturation de la ligne est inéluctable. En 2006, elle était probable par endroit dès 2013, certaine pour 2018. Dans la traversée des Landes, le besoin impératif journalier pour 2020 sera de [11] :

- 180 trains de marchandises
- 65 trains de voyageurs (Mont de Marsan compris)
- 245 trains au total

En 2022, nous avons sur Facture/Morcenx selon l'Atlas ferroviaire de la SNCF 2024 : [12]

- 13 trains de marchandises
- 27 trains de voyageurs (dont 9 Mont de Marsan)
- 40 trains au total (50 en 2018)

Le point de saturation le plus fort est sur Facture Lamothe avec une saturation de 34 %, la ligne étant rénovée et modernisée, elle peut admettre 240 trains/jour de tout type fret ou voyageur.

## Le fret est une priorité

La LGV permettra de libérer des sillons pour permettre l'augmentation très importante des besoins en fret ferroviaire. Le fret est une priorité absolu de nos responsables et élus puisqu'il est passé, entre Dax et Facture, de 32 trains/jour en 2006, à 13 trains/jour en 2023. Toute la littérature montre qu'une ligne LGV n'a jamais développé le fret. Le fret est en baisse constante depuis plus de 20 ans, malgré les gesticulations.

## Les Mythes développés autour de l'Y Basque

L'Espagne possède deux largeurs de voies issues de l'histoire, seule une petite partie du réseau est à la largeur du standard européen. Deux visions du projet appelé l'Y Basque s'opposent. Côté Français, l'Y Basque devait permettre l'explosion du fret. De l'autre côté de la frontière, l'Y Basque est un super RER dont l'objectif est de relier les trois grandes villes basques Sud entre elles pour un trafic de voyageurs essentiellement locaux. Outre Pyrénées, le fret n'est pas prioritaire, il est complémentaire aux trains de voyageurs. Les nombreux tunnels ne sont pas conçus pour permettre le croisements de trains de fret lourds, et des trains de voyageurs. L'Y Basque est constitué d'un réseau de lignes standard Européen. La nouvelle ligne construite pour faire la jonction vers Madrid (Burgos/Vitoria) est une ligne voyageur non fret par décision de l'état Espagnol. La jonction entre les standards européens entre l'Y Basque et la Frontière se ferait finalement par la pose d'un troisième rail sur le réseau espagnol existant. L'audit de la Cour des Comptes européenne [13] et le rapport Davignon [14] montrent les incohérences de vision de part et d'autre de la frontière.

L'Y Basque ne permettra pas de faire exploser ni le fret, ni le trafic voyageur international, il n'est pas conçu pour cela.

## Le calcul du $CO_2$

---

[11] *DOSSIER SUPPORT PARTIE 1.pdf Page 46*

[12] *https://www.sncf-reseau.com/fr/cartes/atlas-du-reseau-ferro-francais*

[13] *https://www.eca.europa.eu/en/PublishingImages/Podcasts/Transport_megaprojects/Rail_Basque_Y_and_connection_with_France_FR.mp3*

[14] *https://www.amisdelaterre40.fr/IMG/pdf/rapport_annuel_davignon_2008.pdf*

RFF, puis SNCF Réseaux, ont oublié quelques lignes de calcul. L'Enquête publique a dénoncé l'erreur manifeste du calcul du CO2. Nous avons appris lors des différentes réunions entre le débat public et l'enquête publique que la ligne serait posée sur une digue qui ferait en moyenne 2,5 m de hauteur sur la quasi totalité du massif forestier landais. La caractérisation du $CO_2$ pour la construction et l'acheminement des différents remblais nécessaires à ce profil n'a pas été évaluée lors de la constitution du dossier de l'EP. Pourtant, RFF nous avait bien précisé que des matériaux de carrière allait provenir d'Écosse ou du Maroc via le port de Bordeaux, et transport routier. D'autre manques ont été signalé, comme la légèreté de l'évaluation du déplacement des diverses branches du nœud de gazoduc de Captieux. Ce dernier problème est apparu lors de la contribution de TIGF à l'enquête publique. TIGF soulignait : " ***les dépenses associées seraient de plusieurs dizaines de millions d'Euros et les délais de traitement seraient d'au moins 5 ans.***"Contribution N°1880 Recueil N°9 du 08/12/2014

## L'Environnement

Nous ne reviendrons pas sur le scandale de l'Enquête par PPVE qui montre une très large majorité d'opposants, avec une argumentation des plus sérieuse. Le traitement de l'environnement par ce projet est à l'image du total mépris qu'accorderont les porteurs du projet à ces avis circonstanciés. Plus de 4800 Ha à minima seront détruits, et peu ou pas compensés, l'AE et d'autres institutions l'ont clairement montré. Une anecdote éclairante : Nous avons découvert que le tracé du côté de Roquefort dans les Landes passera sur une zone de compensation de l'A65 Langon/Pau. Cette compensation est liée à la présence exceptionnelle de chauves souris rares découvertes sur le secteur.

Cette inadéquation entre le rêve du développement et la réalité de l'impact a été aussi montrée par le rapport Quinet [15] qui définit les modifications nécessaires dans le calcul de l'impact d'un projet sur l'environnement.

## Le financement

Une LGV est une construction dont la responsabilité et le financement incombent à l'état, et à l'Europe. Lors de la relance du projet en 2021-2022, le financement devait suivre une répartition bien établie :

- 20 % par l'Europe
- 40 % par l'état
- 40 % par quelques collectivités locales

Les 20 % de l'Europe n'ont jamais existé. L'Europe n'intervient dans ce genre de projet, que sur les zones frontalières, pour exemple, la part du financement sur l'Y Basque par l'Europe est dérisoire (<7%).

Il semblerait que les 40 % de l'état ne soient plus qu'une promesse, qui n'a engagée que ceux qui y ont cru.

Les collectivités locales se plaignent d'un manque de financement issu des restrictions imposées par l'état. Or, elles financent quand même des projets qui sont en dehors de leurs champs d'attribution et de responsabilité. La chose est étonnante, mais le rêve appartient au côté obscur de la force.

---

[15] *https://www.amisdelaterre40.fr/ecrire/?exec=article&id_article=557*

Reste les 40 % des collectivités locales qui ont en plus à leur charge la gestion de la société du GPSO (10 % du budget estimé), elle devraient aussi assumer tous les dépassements, et l'exemple de la Tours Bordeaux est éclairant 56 % entre la signature du protocole de financement et le coût à terminaison [16]. Elles sont actuellement seules engagées sur Dax/La frontière dont le coût au Km était estimé à 1,8 fois celui de la LGV Bordeaux/Toulouse/Dax. Chose importante, le tribunal de Toulouse en requalifiant les protocoles de financement en intention de financement leur permet de se retirer de cette gabegie.

## La position de l'Europe

La campagne par éléments de langage est relancée suite à une intervention du président de la commission européenne. La commission propose d'accélérer les liaisons ferroviaires entre les capitales de l'Europe. Une lecture très superficielle, ou biaisée, indique que l'Europe exige la réalisation de liaison LGV entre les Capitales Européennes. En particulier la liaison Paris/Madrid/Lisbonne qui est nommée. En fait une lecture attentive montre une réalité toute autre. L'Europe indique un premier objectif pour 2040 : rendre plus efficace les liaisons existantes à partir de plusieurs axes [17]:

- Interopérabilité des matériels roulants
- Homogénéité du guidage, de la signalisation, par la généralisation de l'ERTMS
- Améliorer la circulation militaire
- Produire une billetterie européenne
- Mise à niveau de la maintenance de l'infrastructure existante
- Relèvement entre 200 et 250 km/h des vitesses d'exploitation pour des distances sans arrêt supérieures à 200 km, si ces réalisations sont économiquement viables.
- Supprimer les obstacles à la concurrence...
- Un financement de 345 Md€ à trouver

Pour 2050, on augmente la vitesse au delà de 250 km/h avec un financement porté à 546Md€. pour des distances supérieures à 200km sans arrêt, et économiquement viables...

## Le Parlement Français

L'assemblée Nationale vient de donner un rapport sur le réseau ferroviaire français. Il est très intéressant.

Il est d'autant plus intéressant qu'il reprend la quasi-totalité de notre argumentation [18].

- La priorité doit être donnée à l'existant, à sa maintenance, sa mise à niveau
- Le TGV a introduit une rupture dans le modèle ferroviaire français qui s'était construit sur un principe d'égalité de la desserte ferroviaire
- Il faut arrêter avec les délires des LGV
- La LGV participe à l'assèchement des hinterlands
- Les création des LGV consomme les flux financiers du ferroviaire
- Quasiment aucune LGV n'est rentable et surtout pas les dernières
- Sur LGV, baisse des fréquences, et peu d'arrêt Ouigo dans les villes intermédiaires de moins de 700 000 habitants [19]
- Le fret ferroviaire doit être une priorité

---

[16] *Voir les protocoles de financement*

[17] *https://transport.ec.europa.eu/document/download/774e79c9-1ece-4514-8f16-a2b98049c82e_en?filename=COM_2025_903_HSR.pdf&prefLang=fr*

[18] *https://www.amisdelaterre40.fr/IMG/pdf/ass_nat_10-2025_117b1897_rapport-information.pdf*

- Les transports de tous les jours, de proximité, doivent être une priorité
- Les TET et les trains de nuit doivent être une priorité
- La mise en place de l'ERTMS doit être une priorité
- La concurrence dans les LGV est un piège pour l'entretien du réseau
- Le type de financement de la LGV Tours/Bordeaux ne doit pas être reproduit que ce soit pour de nouvelles lignes, ou la maintenance et mise à niveau de l'existant.
- La concurrence se fera sur les lignes les plus rentables supprimant la péréquation pour les lignes moins rentables effectuée par le groupe SNCF
- L'Assemblée Nationale émet 44 propositions, nous ne pouvons que les approuver.

## Les collectivités financent pour des dessertes supprimées ensuite

Comme le décrit l'ART (Autorité de Régulation du Transport) repris par le parlement français, il y a une baisse des fréquences d'arrêt dans les villes intermédiaires. Ceci est particulièrement vrai sur Tours/Bordeaux. De plus, les TGV bon marché (Ouigo) s'arrêtent proportionnellement moins dans ces villes que dans les plus peuplées.

Des collectivités financent la ligne pour obtenir des arrêts et rêver du développement, par l'effet TGV. Les collectivités bernées finissent par se heurter au mur de la rentabilité de la SNCF. Les agglomérations de bourgades de moins de 200 000 habitants voient le nombre de leur dessertes se réduire, quelques exemples sur notre ligne Paris/Tours/Bordeaux

- Villiers Vendôme 22 000 habitants Paris Tours Bordeaux gare ex-urbanisée très étudiée pour le refus de sa voisine de Courtalin
- Châtellerault 41 000 habitants Tours/Bordeaux
- Angoulème 110 000 habitants Tours/Bordeaux
- Poitiers 134 000 habitants Tours/Bordeaux
- Bordeaux et les nombreuses polémiques, et crispations sur la fréquence des dessertes promises, obtenues, et leurs variations.

Chers élus, comme nous vous l'écrivons depuis 2006, vous n'êtes pas obligés de nous lire, vous n'êtes pas obligés de nous croire, **mais vous ne pourrez pas dire : On ne savait pas !**

---

19 *Reprise d'une publication ART https://www.amisdelaterre40.fr/IMG/pdf/art_2025_bilan-ferroviaire-france-2024_plaquette-a-mi-annee.pdf;*



# Favaron Juliette - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 15:18:06
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV TOULOUSE BORDEAUX

**Contribution :**
Au regard:Du montant global des travaux,De l'impact environnemental sur la faune et la flore,De l'imperméabilisation des sols,De la rupture des continuités écologiques,Du très faible temps gagné sur le trajet par rapport au temps actuel,Ce projet n'est ni viable, ni sérieux et encore moins nécessaire.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Garces Bernard - Montauban

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 15:19:46
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV
**Contribution :**
Refus d'autorisation environnementale
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Delphine - Montech

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 15:20:45
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Projet aberrant
**Contribution :**
Projet aberrant : dégâts environnementaux, le coût démesuré et la nécessité de privilégier les trains du quotidien !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Monique - Mérignac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 15:21:33
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution
**Contribution :**
Abatage 1000 hectares d' arbre , consultation des dossiers hors de portée. destruction de l écosystème , domomages collatéraux . nuisances sonores,
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Herberichs Ismini - Le Passage

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 15:24:36
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** contestation de la ligne LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Cette ligne LGV, détruira d'énormes surfaces de terres agricoles, de forêts et espaces naturels.Le gain de temps, entre les deux villes, de Bordeaux et de Toulouse, ne justifie pas les travaux d'une telle ampleur.Pour un moindre coût, aussi bien financier qu'environnemental, des travaux d'amélioration des voies existantes, peuvent êtres une bonne solution.Inutile de laisser se dégrader l'existant pour du neuf non garantit!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# véronique - Balizac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 15:24:46
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet GPSO.
**Contribution :**
Bonjour, Je suis pour le train mais contre le projet de la nouvelle LGV Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax. Il existe des solutions bien moins coûteuses comme l'aménagement des lignes existantes. En 2014 il y a eu un avis défavorable émis par la cour des comptes, tous les avis émis par les autorités indépendantes sont défavorables ou très critiques au projet. Les compensations envisagées sont dérisoires.... il suffit d'écouter les témoignages des riverains du tronçon Tours Bordeaux .Aller de plus en plus vite .....pourquoi ??? Tout ça pour un gain de temps insignifiant et un coût colossal. Ce n'est pas raisonnable.... de surcroît on fait payer un impôt aux collectivités et aux habitants proches d'hypothétiques gares alors que la majorité d'entre eux n'en veulent pas . Tous dans la vallée du ciron intégrant une hêtraie vieille de 40 000 ans souhaitons que cette vallée soit protégée ,c'est un coin de paradis dont nous souhaitons la protection et demandons une étude d'alternatives moins impactantes. Les études d'impacts sont insuffisantes.Il faut privilégier les trains du quotidien réclamés par les usagers. Réaliser une consultation d'un mois est beaucoup trop court et uniquement par voie électronique ce qui est un déni de démocratie. Il n'y a pas les mêmes garanties qu'une enquête publique classique qui elle dure au moins 3 mois et qui peut se faire en mairie. L'enquête publique contrairement à une participation publique par voie électronique désigne un ou plusieurs enquêteurs qui après la consultation des personnes en mairie établissent un rapport mentionnant un avis favorable ou défavorable. Beaucoup de gens sont réfractaires à l'outil numérique, certains ne l'ont pas chez eux. C'est un choix de l'Etat d'avoir réalisé cette contribution uniquement par voie électronique....c'est un déni de démocratie une fois de plus.Je souhaite une révision totale du projet. Je vous remercie de prendre en compte ma contribution.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# achelle - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 15:25:58
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable
**Contribution :**
Ce projet pose des problèmes :Destruction des écosystèmes-Gouvernement opaque (documents financiers inaccessibles) posant des problèmes de démocratie-Projet injuste (car réservé à aux élites mobiles) s'élevant à plusieurs milliards d'euros), avec 1km de lgv =40 000 000 € = 1 collège= 3 epahd etc. C'est clairement un intérêt de classe.-Mise en compétition des territoires au détriment des milieux ruraux (Captieux contre Bordeaux ou Toulouse) -Contribution à un imaginaire où la vitesse est une bonne chose, pourtant on met toujours autant de temps pour aller au travail mais on utilise bien plus de ressources.-Trains du quotidien oubliés (lignes surchargées entre Bordeaux et Toulouse qui aurait bien plus besoin de rénovation pour profiter à toutes et tous)
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Vanbergue Mathieu - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 15:30:49
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Totale opposition au projet de LGV. Non au concorde ferroviaire
**Contribution :**
Aller plus vite? Pourquoi? A quel prix? Tout nous indique qu il faudrait au contraire ralentir. Le système terre est à bout de souffle, meurtrit de toutes parts, nous dépassons les limites…et nous

fonçons, toujours plus vite. Se posera t on un jour la question du sens? De nombreuses personnes se la posent déjà. Mais vous, les promoteurs de ces projets abjects, les décideurs, que faites vous? Pensez vous vraiment qu il en relève d une priorité, d un quelconque intérêt général?Une fois de plus votre aveuglement, le fantasme de la délivrance de l homme, l'utopie industrialisée…sont de mise.Soyons raisonnables, ne voyez vous pas qu un tel projet n a aucun sens, si ce n est que de fragiliser encore un peu plus notre écosystème?Des hectares de forêt détruits, des animaux, des plantes, des insectes, ravagés, des milliards dépensés, une énergie considérable gâchée…pour aller plus vite. Vers quoi? Nous le savons!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Anouck - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 15:35:19
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable sur le projet lgvea
**Contribution :**
- pas de visibilité complète des dates d'inventaires et de leurs methodologies concernant les zones humides. Ceci pouvant ne pas être à jour. Il y a donc une nécessité de les mettre à jour. - ce manque de visibilité sur les dates d'inventaire pose la question de la prise en compte de la saisonnalité qui fait forcément varier les données concernant la faune et la flore de ces zones humides - pas de visibilité sur les moyens de circulation de l'eau malgré des franchissements de cours d'eau indiqués dans le dossier -pas de visibilité de la préservation de la gestion de l'eau en vue des changements climatiques actuels-malgré les sites de compensation concernant les zones humides, ils ne pourront être opérationnels au même moment que les zones détruites-Si les forages et sondages peuvent entrer en contact avec des nappes souterraines sans protocole de confinement et de suivi hydrogéologique précis, la protection des ressources en eau n'est pas garantie et l'autorisation ne peut être accordée sans complément d'étude.- pas de precisions des seuils de surveillance, la localisation des points de contrôle ni la fréquence des analyses concernant la pollution. Il n'est pas démontré que les moyens de prévention seront suffisants pour éviter toute contamination.- Sans démonstration claire des variantes analysées et des choix retenus pour limiter l'impact des travaux sur les réseaux hydrographiques, la hiérarchie "éviter, réduire, compenser" n'est pas respectée, ce qui rend le projet non conforme au principe ERC inscrit dans le Code de l'environnement-les espèces animales ont toutes des besoins et des habitats différents. Ainsi, l'évaluation environnementale doit analyser séparément chaque espèce protégée concernée, faute de quoi elle ne répond pas aux exigences du Code de l'environnement et ne permet pas de juger de la légalité de la dérogation- Le principe ERC impose d'éviter les atteintes aux espèces et à leurs habitats avant de chercher à les compenser. Le dossier mentionne des ajustements de tracé et des passages faune, mais sans démontrer que des alternatives moins destructrices ont été étudiées ou retenues. En l'absence de démonstration claire que les impacts sur la biodiversité ne pouvaient être évités, le projet ne respecte pas la hiérarchie ERC et contrevient à l'article L.163-1 du Code de l'environnement.- Le suivi des espèces est indispensable pour vérifier l'efficacité des mesures et adapter la gestion en cas d'échec. Le dossier mentionne un suivi environnemental global mais ne précise pas les protocoles, les indicateurs ni la durée d'observation.Le dossier mentionne un suivi environnemental global mais ne précise pas les protocoles, les indicateurs ni 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. Pour toutes ces raisons et bien d'autres encore, je donne un avis défavorable à l'autorisation environnementale de construction d'une lgv bordeaux/toulouse/dax
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sahuquet Martine - Vianne

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 15:36:11
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** contribution aux impacts de la GPSO
**Contribution :**
J'ai habité le Sud-Gironde et je randonne souvent sur les sentiers du bord du Ciron et dans la forêt. Je connais bien la hêtraie relique des bords du Ciron. Elle a une grande valeur scientifique car elle a survécu à beaucoup de variations climatiques au fil des millénaires et elle est en danger du fait du réchauffement climatique. Pourquoi en massacrer une partie? L'étude d'impact a été mal menée, baclée, très insuffisante.Ce projet utilise nos impots pour détruire notre environnement et ne sera utile qu'à peu de gens, surement pas aux habitants du Sud-Gironde.Comme de plus en plus souvent les gens qui ne maitrisent pas internet sont de fait exclus de la consultation. Ce sont pourtant eux qui seront les premiers concernés par les nuisances car la population socialement plutot défavorisée du Sud-Gironde vit encore beaucoup en symbiose avec la forêt.Et pour finir le projet de modernisation de la ligne actuelle serait beaucoup moins couteux et plus profitable aux populations locales.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Hubert - Dieupentale

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 15:37:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Au qu'un intérêt pour la ligne LGV
**Contribution :**
Au qu’un intérêt pour la ligne LGVPlutôt amélioré toutes les lignes normales de l’étoile de Toulouse. Les sécurisées en supprimant tous les PN, qui aujourd’hui dates du temps de la calèche, faire circuler plus de trains régionaux et à l’heure. Améliorer l’accueil de toutes les petites gares. Ce qui soulagerais la circulation voitures sur les rocades, beaucoup plus qu’une LGV. Pourquoi ne pas prolonger la voie banalisée qui part de Toulouse à St jory, via Montauban pour les trains plus lents et de travaux.Beaucoup plus d’intérêt pour le service public que les quelques minutes à gagner sur une LGV Bordeaux Toulouse et le prix que cela va coûter à la société.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Julien - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 15:38:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non au Projet: avis motivé
**Contribution :**
Je suis contre ce projet pour les raisons suivantes :Le projet GPSO/LNSO traverse un territoire extrêmement sensible. Or, il existe des solutions alternatives pour acheminer les voyageurs à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse, notamment une ligne existante qui pourrait être modernisée pour quatre fois moins cher (18 milliards alors qu’une alternative à 4 milliards existe déjà) et sans impact écologique et social majeur.Les principaux reproches que l’on peut faire à la procédure en cours sont les suivants : La participation du public, en ligne, sans enquête publique, enserrée dans un délai d’un mois, pour lire 34 000 pages, est une procédure manifestement incompatible avec le droit international public, notamment la Convention d’Aarhus de 1998 et les garanties constitutionnelles (article 7 de la Charte de l’environnement. Les inventaires de l’étude d’impact sont incomplets et ne respectent pas les fondamentaux de réalisation de toute étude d’impact. Il n’y a aucune connaissance précise de l’état de la biodiversité sur le terrain. Les visites des écologues ne respectent pas le cycle

de vie des espèces et sont insuffisantes. Les cartographies sont absentes, et des contradictions sont évidentes entre les documents de l'étude d'impact. Les zones humides ont été sous-évaluées à hauteur d'une 30aine d'hectares, certaines espèces sensibles ont été étudiées de façon tout à fait lacunaire (Cistude, Vison d'Europe, loutre d'Europe présentes sur le site), les inventaires forestiers sont inexacts et non détaillés, les naturalistes locaux, spécialistes de la matière, n'ont pas été consultés pour orienter les inventaires.Le projet de ligne nouvelle Sud-Ouest (GPSO/LNSO) traverse un territoire présentant une sensibilité écologique majeure. Des solutions alternatives permettant d'assurer une liaison à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse existent pourtant, notamment par la modernisation de la ligne existante. Cette option représenterait un coût quatre fois inférieur au projet envisagé – quatre milliards d'euros contre dix-huit milliards – tout en évitant des impacts écologiques et sociaux considérables. Le recours à cette alternative préviendrait une nouvelle fragmentation des milieux naturels et une rupture de continuité écologique, pour lesquelles le projet actuel ne propose aucune mesure compensatoire crédible.La consultation publique, organisée exclusivement en ligne et limitée à un délai d'un mois pour l'examen de trente-quatre mille pages de documents, se révèle manifestement incompatible avec les exigences de la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement. Cette organisation procédurale méconnaît également les garanties constitutionnelles découlant de l'article 7 de la Charte de l'environnement. L'absence d'enquête publique traditionnelle et le caractère manifestement insuffisant du délai imparti au regard du volume documentaire constituent des atteintes caractérisées au principe de participation effective du public.L'étude d'impact souffre de lacunes substantielles et méthodologiques qui en compromettent la validité juridique et scientifique. Les inventaires naturalistes présentent un caractère incomplet, imprécis et contreviennent aux principes méthodologiques fondamentaux régissant l'élaboration de toute étude d'impact environnemental. Les protocoles d'inventaire ne sont pas correctement documentés, les périodes de prospection ne respectent pas les cycles biologiques des espèces concernées, et le nombre de passages sur le terrain demeure manifestement insuffisant au regard des enjeux écologiques en présence. L'absence de cartographies précises et la présence de contradictions manifestes entre les différentes pièces constitutives du dossier d'étude d'impact révèlent le caractère lacunaire de cette analyse.Les zones humides ont été sous-évaluées dans une proportion d'environ trente hectares. Certaines espèces protégées présentant une sensibilité particulière, telles que la Cistude d'Europe, le Vison d'Europe et la Loutre d'Europe, dont la présence sur le site est avérée, n'ont fait l'objet que d'inventaires superficiels et lacunaires. Les inventaires forestiers se révèlent inexacts et dépourvus du niveau de détail requis. Enfin, les naturalistes locaux n'ont pas été associés à l'orientation et à la réalisation des inventaires, privant ainsi l'étude d'impact d'un apport scientifique essentiel.La séquence « Éviter – Réduire – Compenser », principe cardinal du droit de l'environnement consacré par l'article L. 110-1 du C. env., n'a pas été correctement mise en œuvre dans le cadre du projet litigieux. Le volet « évitement » se révèle dérisoire au regard de l'ampleur des destructions envisagées : seuls quarante-deux hectares ont fait l'objet de mesures d'évitement alors que plus de mille hectares sont destinés à être détruits. Les zones humides, pourtant bénéficiaires d'une protection juridique renforcée, ne font l'objet d'aucune mesure d'évitement. La recolonisation potentielle par les espèces impactées n'est nullement envisagée. Les continuités écologiques et les équilibres écosystémiques, éléments constitutifs de la trame verte et bleue instituée par les articles L. 371-1 et s du C. env., sont ignorés.Ces carences méthodologiques initiales rendent impossible la détermination de l'impact brut du projet, ce qui invalide l'ensemble de la démarche d'évaluation environnementale. L'impossibilité de quantifier précisément l'impact brut entraîne nécessairement une appréciation erronée de l'impact net et, par voie de conséquence, une évaluation faussée de la dette écologique générée par le projet. Dans ces conditions, la dette écologique demeure indéterminée et indéterminable en l'état du dossier.Les mesures compensatoires, qui constituent le dernier niveau de la séquence et ne peuvent intervenir qu'à titre

résiduel lorsque l'évitement et la réduction se sont révélés insuffisants, présentent un caractère manifestement lacunaire. Elles sont quasi-absentes du dossier.L'insuffisance manifeste du dossier se trouve corroborée par la convergence des analyses et avis émis par l'ensemble des organismes techniques et scientifiques compétents, qui ont adopté des positions défavorables ou fortement critiques à l'égard du projet.L'Office Français de la Biodiversité (OFB), établissement public de l'État chargé de la protection et de la restauration de la biodiversité, la Commission Locale de l'Eau (CLE), instance de concertation et de décision pour la gestion de l'eau à l'échelle locale, la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe), autorité administrative indépendante chargée d'émettre un avis sur la qualité des études d'impact, le Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN), instance scientifique et technique consultative placée auprès du ministre chargé de l'environnement, le Conservatoire Botanique National Sud-Atlantique (CBNSA), organisme agréé par l'État pour la connaissance et la conservation de la flore sauvage et des habitats naturels, ainsi que le Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest (SYSSO), ont tous exprimé des réserves substantielles ou formulé des avis défavorables au projet tel qu'il est présenté.Cette unanimité des organismes consultés, disposant chacun d'une expertise reconnue dans leur domaine de compétence, démontre le caractère objectivement insuffisant et juridiquement critiquable du dossier soumis à l'autorisation administrative.Deux exigences fondamentales s'imposent dans ces circonstances. D'une part, une nouvelle consultation du public doit être organisée selon des modalités respectueuses des droits procéduraux garantis par la Convention d'Aarhus et la Charte de l'environnement, permettant une information complète et une participation effective. Les collectivités territoriales ont été consultées que dans un délai d'un mois durant la période estivale, circonstance de nature à compromettre la qualité de leur analyse et de leur délibération. D'autre part, une révision complète du projet s'avère indispensable afin que le tracé soit reporté sur les lignes anciennes existantes, préservant ainsi la vallée du Ciron, les droits qui lui ont été reconnus et l'ensemble de ses habitants, humains et non-humains, présents et à venir.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# VALES Henri - Cudos

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 15:40:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Responsabilité environementale
**Contribution :**
Le dossier d'autorisation évoque les obligations légales mais ne démontre pas toujours leur respect concret. Les procédures de dérogation pour atteinte à des espèces protégées, la conformité avec les plans et schémas environnementaux, ou encore la répartition des responsabilités dans le suivi et la mise en œuvre des mesures, apparaissent souvent incomplètes ou peu documentées.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# SORE Ludovic  - Préchac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 15:57:24
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre le projet LGV
**Contribution :**
Malgré une enquête publique négative vous continuez,c'est totalement incohérent surtout au vu de la situation financière du pays, de la région et du département .Tout ça pour satisfaire quelques politiciens.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Pablo - Lartigue

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 15:58:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je suis opposé au projet GPSO sectyeur du Ciron
**Contribution :**
Je posséde une propriété au bord du Ciron où je vis, et à ce titre je suis particulièrement concerné par les problèmes environnementaux que pose ce projet. Particulièrement l'impact négatif sur la hêtraie datant de l'ére glaciaire les, zones humides, les forêts galeries, les espèces rares dont le vison d'europe récemment réapparu dans la zone où j'habite. De plus je ne tiens pas à financer la destruction de mon environnement sans en tirer aucun avantage alors que d'autres solutions moins onéreuses et dont je tirerais profit sont disponibles. Enfin, l'étude d'impact me paraît particulièrement bâclée.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# DUCOUSSO Alexis - Pujols-sur-Ciron

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 15:59:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposé à la LGV
**Contribution :**
La vallée du Ciron est un patrimoine unique en terme de biodiversité. Cette situation résulte de son histoire et de l'hétérogénéité des milieux.La vallée du Ciron a hébergé une forêt durant la période glaciaire alors que les forêts étaient absentes d'Europe et que les arbres étaient localisés dans le sud de la Péninsule Ibérique. Cette forêt était composée de pin sylvestre et de hêtre. Les travaux de de Lafontaine montre un boisement continue depuis que la forêt a colonisé le secteur il y a 11.000 ans. Nous sommes face au Lascaux de la biodiversité. Contrairement à l'ensemble du plateau landais, la vallée du Ciron était boisée au XVIIIée siècle (Carte de Belleyme) qui est le minimum forestier de la région..Le Ciron traverse différentes formations géologiques en amont les sables du plateau landais puis des calcaires gréseux et enfin des dépôts alluviaux. Nous avons des sols allant des textures sableuses à argileuses. Les teneurs en eau vont de sols très secs à ennoyés. Le pH varie de très acide à basique. Les microclimats présents sont très hétérogènes et très particuliers. Par exemple, dans les gorges nous avons un climat similaire à celui du Massif Central à 1.000 mètres d'altitude. Cette singularité est due à un taux de boisement élevé à l'échelle du bassin versant, une ripisylve de feuillus continue, et un fonctionnement hydrogéologique particulier. Le Ciron est alimenté essentiellement par les nappes phréatiques et des rivières souterraines. La rivière est alimentée par une eau à 14°C. Toute modification de la végétation et du fonctionnement hydrogéologique présente un risque énorme pour cette arche de Noé de la biodiversité.La biodiversité se compose de trois niveaux. Nous allons les passer en revue pour la vallée du Ciron :-Ecosystèmes :Nous avons une grande variété d'écosystèmes : forêt, milieux humides, prairies et landes, etc. Les inventaires donnent 30 habitats rares à l'échelle de l'Europe et 7 habitats d'intérêts communautaires. Nous avons un habitat hors norme décrit uniquement dans la vallée du Ciron qui est un type de Hêtraie à aspérule (CN2000 : 9130). -Espèces :La vallée du Ciron recèle des trésors dans tous les clades de l'arbre du vivant. Nous avons même de nombreuses espèces endémiques. Pour les plantes, nous avons des cortèges médio européen, submontagnard, atlantique et méditerranéen. Nous avons un flore d'une richesse exceptionnelle avec de nombreuses espèces à très forte valeur patrimoniale. Il faut remarquer les enjeux très forts sur les poissons et les champignons.-Diversité génétiqueLe hêtre a été très étudié du fait son originalité en terme de composition et de fonctionnement génétique. Nous avons un patrimoine unique en Europe. D'autres espèces recèlent sans doute une diversité originale : tilleuls, charme, peuplier noir,….Cette richesse a pris à minimum 43 .000 ans (limite de la méthode du

C14) pour se former et nous pouvons penser qu'elle est beaucoup plus ancienne en remontant à l'Eémien (110.000 ans). Pour comparaison, les autres forêts françaises ont au grand maximum 11.000 ans.Le projet de LGV en modifiant le microclimat, en modifiant l'hydrogéologie, en détruisant des habitats, en fractionnant le territoire, en favorisant les invasions biologiques prend un risque insensé pour la biodiversité. Ce projet se cumule avec d'autres infrastructures (autoroute, champ photovoltaique, urbanisation,…) qui vont finir par provoquer un effondrement des écosystèmes de la vallée du Ciron. Les impacts économiques (Sauternes, élevage, production de bois), sociaux (dégradation de l'espace de vie, perte d'emploi) et écologiques (services rendus par la nature, patrimoine,…) seront considérables.Nous pouvons faire une copie de la Joconde ou de Lascaux, une telle reconstitution est impossible pour la biodiversité de la vallée du Ciron.Que se passerait-il si nous détruisions la grotte de Lascaux pour une infrastructure ou si nous mettions la Joconde dans un hangar agricole ?Et pourtant, nous pouvons les copier… Le jour où les promoteurs du projet se rendront compte du saccage auquel ils ont participé, lis vont passer des nuits blanches.DUCOUSSO Alexis
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jean- Pierre - Montbeton

**Organisme :** vice-president
**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:01:02
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Observations Montbeton- Lacourt St Pierre:PK 200-204
**Contribution :**
Ne me prononçant pas sur la forme de cette demande, (cf les nombreuses contributions) je souhaite néanmoins attirer l'attention de Mr le Directeur de l'Agence GPSO et/:ou de ses collaborateurs sur le tracé concernant les PK 202-203-204 ( gestion de l'eau- proximité d'une demeure datant de 1790 -). Merci de prendre en considération ces questions environnementales.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# GARRIGUES CORINNE - Aiguillon

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:01:27
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** chantier écocidaire
**Contribution :**
Ce projet de ligne LGV, dans le sud Ouest, est un projet écocidaire qui va détruire la magnifique biodiversité de notre territoire.Plusieurs espèces protégées de faunes et de flores, dont l'habitat est sur le tracé vont disparaitre et les compensations que vous proposez ne sont pas à la hauteur de la protection de ces espèces : loutre, vison d'Europe, qui fait son retour - tortue cistude dans le Ciron et crapaud pélobate cutripe à Fargues (que je ne retrouve pas dans votre étude).De plus, le financement de ce projet n'est pas acquis. L'Etat avec son problème de budget déficitaire risque de faire appel à un partenariat public/privé qui fera que l'utilisation de ces lignes sera hors de prix pour les usagers. Hors, ceux-ci finançant majoritairement cette ligne n'auront pas l'usage, vu le coût du transport.Il vaut mieux donc privilégié le tracé existant et l'améliorer pour gagne quelques minutes sur le temps de trajet.STOP AUX LGV DU SUD OUEST, NOUS PREFERONS LES TRAINS DU QUOTIDIEN.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Gérard - Gradignan

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:02:16
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** PPVE pas de RIIPM avis défavorable
**Contribution :**
AVIS DÉFAVORABLE Il n'y a aucune raison impérative d'intérêt public majeur à construire cette LGV Bordeaux- Toulouse. Toutes les statistiques officielles le démontrent , les voies de chemin de fer actuelles ne sont pas saturées et sont loin de l'être, n'en déplaisent à certains de nos grands élus. Il suffit de les entretenir voire de les moderniser. Depuis 2005, tous les organismes officiels qui ont consulté le dossier le disent ce projet est inutile : le commissariat à l'investissement ,le conseil d'état, la cour des comptes ,le comité d'orientation des infrastructures à qui il est demandé de revoir à nouveau le dossier, la commission d'enquête sur le GPSO, le conseil national de la protection de la nature qui vient de dire que ce dossier de 25000 pages n'est pas suffisant, l'autorité environnementale qui à nouveau précise que le dossier de 25000 pages est incomplet , et tant d'autres . Comme pour beaucoup de projets, celui-ci a vu le jour sans raison objective, sans être préalablement consentis et finaliser, comme ce fut le cas pour celui de l'A 65 une autoroute entre Langon et Pau inaugurée en 2010 par le préfet de région, l'autoroute la plus chère de France, où 15 ans plus tard toujours personne ne passe ou si peu.Alors les études pleuvent, plus farfelues les unes que les autres pour justifier ce projet. Et l'on oublie l'essentiel le respect de notre environnement, de la nature, de nos comptes publics. Comme si depuis que ce projet est dans les tuyaux, un truc ne nous était pas tombé sur la tête qui s'appelle le DEREGLEMENT CLIMATQUE pour lequel nous allons devoir agir pour en réduire les effets si ce n'est pour le stopper. Alors les fake news pleuvent du coté des promoteurs et notamment du président de la Région Nouvelle Aquitaine :<< IL y a un bouchon ferroviaire au sud de Bordeaux>> << Les lignes actuelles sont saturées>><< Pour modifier les voies ferrées actuelles il faudrait les fermer pendant 10 ans >> << Une voie ferrée n'imperméabilise pas le sol >><< L'UE soutient le GPSO>> Alors on multiplie les sondages pour nous dire que tout le monde attend cette LGV, 87% des personnes interrogées, convertis en 87% des personnes concernées aquitains et occitans , et comme on est généreux ont parle même de 87% des français, oubliant de préciser que 77% des personnes interrogées disent ne pas connaitre le projet. Allez comprendre ? Alors comme au bon vieux temps , celui de l'industrialisation , celui de la modernisation de d'agriculture, on continue de croire à nos bonnes fées, celles qui nous envoient aujourd'hui dans le mur.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Grando Monique - Moissac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:02:36
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Privilégier l'existant en passant par l'amélioration du réseau
**Contribution :**
Priorité à l'environnement naturel, protection biodiversité et territoires encore viables
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Roland - Roquefort

**Organisme :** Bamboua
**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:04:41
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Conurbation
**Contribution :**

Les zones dévolues au passage de la LGV sur la commune de Roquefort 47310 supprime la zone Natura 2000 alors que c'est le dernier espace non-articialisé restant à cause de l'autoroute et de la conconurbation  dues à l'incessante construction de lotissements depuis 5 ans. Ruinants tous les efforts de préservation d'espaces, pour la faune et les habitants, qui était la contrepartie pour leur tolérance aux dessertes et échangeurs de l'A62 sur les terres communales.Et, maintenant, obligeant à nouveau à déplacer le cimetière communal tout neuf.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LANNELUC Eric - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:05:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition motivée au projet GPSO
**Contribution :**
Je suis totalement contre ce projet beaucoup trop onéreux( 18 milliards d'euros minimum) pour ne gagner que quelques minutes par rapport au trajet existant.Il suffit d'aménager les voies existantes entre Bordeaux et Toulouse ou encore mieux,réaménager la voie POLT qui est beaucoup plus directe de Paris à Toulouse,et qui ferait gagner plus de temps aux personnes beaucoup trop pressées de relier un point à un autre (4 milliards d'euros). Vu la conjoncture française actuelle tous les milliards économisés seraient une aubaine pour nos finances en berne.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bris Benoît - Le Pian-sur-Garonne

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:07:43
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protégeons la vallée du ciron
**Contribution :**
La vallée du Ciron, en Gironde, est un véritable trésor écologique. Son cours d'eau, alimenté par des sources fraîches, crée un microclimat unique qui abrite une biodiversité exceptionnelle, notamment des forêts de tilleuls et d'ifs rares en Europe de l'Ouest. Protéger cette vallée, c'est préserver un refuge naturel fragile, essentiel pour de nombreuses espèces animales et végétales. C'est aussi sauvegarder un patrimoine paysager et culturel précieux, tout en garantissant la qualité de l'eau et l'équilibre environnemental du territoire. La vallée du Ciron est un lieu vivant et irremplaçable : sa protection est une responsabilité collective.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Hélène  - Maillas

**Organisme :** Particulier
**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:09:30
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Inutilité d une telle ligne et gravité de toute la destruction que cette ligne va provoquer: faune, flore, déséquilibres nombreuxn de tout
**Contribution :**
Totale inutilité d'une telle ligne! Ligne qui détruirait tout une flore, faune, toute une vie existante depuis des centaines d années.. Ce qui également impacterait un grand nombre d d'habitants vivant, travaillant dans toutes les régions que la ligne traverserait gens qui œuvrent à l équilibre planétaire! Que cet argent soit plutôt investi sur des petites lignes régionales pour une économie vivante et une vie plus équilibrée,  plus douce. Hélène Garbaye

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marguerite - Merles

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:13:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** opposition au tracé de la ligne LGV Bordeaux - Toulouse
**Contribution :**
Ce n'est pas possible de faire cette balafre sur nos terres agricoles, de les sacrifier au nom de la vitesse mais pas au nom du progrès au vu de l'état actuel de la France ! Inutile, trop cher et je ne veux pas continuer à payer cette taxe d'équipement. Propriétaire certes ! mais pas riche !Je m'oppose à ce projet et sans mes enfants je n'aurais pas pu participer à cette enquête n'étant pas informatisée. On se fout de l'avis des vieilles comme moi alors ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Elisa - Talence

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:14:48
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis concernant le projet GPSO
**Contribution :**
Je m'oppose au projet GPSO car cela me choque que ce soit aux habitants/ riverains eux-mêmes de financer ce projet alors qu'ils n'en bénéficieront pas réellement. La politique de train devrait être axée sur des trains de proximité qui sont eux utiles à tous et toutes notamment lorsque les alternatives existantes sont moins chères et moins destructrices pour les territoires qu'ils traversent comme c'est le cas pour le projet GPSO. Je suis par ailleurs inquiète des effets de ce projet sur l'environnement car tous les avis rendus par les autorités indépendantes sont défavorables ou critiques, je pense notamment à l'avis de l'OFB ou du CLE (entre autres). Je ne pense pas qu'il soit possible d'affirmer que la démarche ERC ai été respectée alors qu'elle est un principe fondateur du droit de l'environnement. Ce projet intervient en outre dans un territoire d'une extrême fragilité et beauté qu'il me semble réellement nécessaire de protéger.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Hortense - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:15:46
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable au projet de LGV
**Contribution :**
Je suis foncièrement opposée au projet de LGV, destructeur de biodiversité, d'un trésor naturel sans pareil avec de l'argent public. Ralentissons.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Max - Béguey

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:16:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la construction de la LGV et ses massacres dans les domaines humains, sociaux, économiques, environnementaux.
**Contribution :**

Tous ces éléments sont indissociables ils constituent ce que l`on appelle communément l`environnement et qui sera sérieusement impacté, voire détruit irréméDIABLEment par cette ligne. MASSACRE de la démacratie comme le prouve cette enquête uniquement en ligne : les commanditaires ont sans doute peur des retours : mépris de l'opinion , peur et lâcheté. Massacre de toute vie : destructions d'habitats, expulsion de riverains pourtant installés depuis des années, expropriations à vil prix, c`est à dire destruction du tissu social, destruction du tissu économique agricole et viticole: fermeture d`usines et d'ateliers, de commerces, de vignobles Partage de communes en deux du fait des voies infranchissables.Massacre irréversible de l'environnement : flore et faune rares, destruction des aires de nourrissage repos et nidification des oiseaux de sites de plantes rares ( fritillaires pintade) ou/et protégées..Un bilan peu reluisant pour un petit profit mais avec des coûts faramineux et inconsidérées , non justifiésDONC OPPOSITION TOTALE AU PROJET de LGVs.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jean-Louis - Cazalis

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:17:26
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet GPSO
**Contribution :**
Construire une ligne ferroviaire nouvelle qui traverserait la rivière Ciron bouleverserait ce fragile écosystème à cause des travaux colossaux qui pratiqueront une large saignée au dessus de la rivière. Cette saignée aurait de graves conséquences sur cette rivière qui doit rester telle quelle avec sa forêt galerie et son eau à basse température, écosystème fragile.L'Etat se permet de faire fi du code de l'environnement alors que un projet bâti par un particulier ou une société privée soulevant des problèmes environnementaux sera bien entendu retoqué par les services de l'Etat.L'amélioration des lignes actuelles avec des trains du quotidiens demandés par la population sera une solution bien meilleure et bien moins onéreuse sans aucun doute.Le coût de cette ligne 14 milliard ou 18 milliard, personne ne sait exactement. Mais ce qui est sûr c'est que ces montants seraient bien supérieurs. Et à l'heure où l'Etat est endetté à hauteur de 3300 milliards, ce serait une faute de gestion lourde pour les finances publiques.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Priouzeau Bertrand - Passy

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:21:03
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Je m'oppose à ce projet aberrant, un désastre écologique et social, qui détruira 5 000 hectares de terres abritant de nombreuses espèces protégées. C'est l'équivalent d'une douzaine d'A69.Déjà en 2014, une enquête publique avait conclu à un avis défavorable pour ce projet, en soulignant la médiocrité du rapport d'étude d'impact. Il n'y a pas eu d'actualisation du bilan carbone depuis onze ans sur ce dossier.Il serait plus pertinent d'étudier la modernisation de la ligne existante, plutôt que de toujours détruire des espaces naturels, pour faire tourner des entreprises de BTP au mépris de notre environnement. Tout ceci est irresponsable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bèze Lucien - La Réunion

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:21:09
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Lge bordeaux toulouse
**Contribution :**
Je suis contre le projet LGV Bordeaux/Toulouse. Une hérésie écologique et économique qui ne servira qu'aux parisiens pour les vacances ! 30 minutes de gagner pour un désastre
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Macario  Nathan - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:21:58
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable au projet
**Contribution :**
Destruction d'habitats d'intérêt écologique, artificialisation des sols, fragmentation des habitats sur le long terme.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Martine - Préchac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:22:28
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** OBSERVATION SUR LE PROJET GPSO
**Contribution :**
Je suis contre le projet GPSO qui parcourt des territoires considérés "banaux" ou "classés protégés". Ce projet va engendrer pour les riverains des obligations de contournement, une modification non négligeable des paysages ainsi que des nuisances sonores et visuelles ceci entraine le premier motif de mon refus.Le second motif que je souhaite aborder vise la mise en œuvre des travaux qui va entrainer pour les locaux une augmentation du trafic routier avec des conséquences difficilement imaginable en raison du manque d'informations précises sur le nombre de véhicules, leur statut (légers, lourds tonnage, matériaux transportés.....), les conséquences sur la circulation (interruption, sens, détours, risque d'accidents.....), les conséquences sur le réseau routier emprunté..... Pour conclure je souhaite une révision complète de ce projet et sollicite une étude alternative incluant la rénovation et modernisation du réseau ferroviaire existant.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Delaure  François  - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:22:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** risque sur nappe phréatique
**Contribution :**
Ma maison proche du tracé de la lgv n'est pas raccordé au réseau d'eau publique. Une source alimente notre consommation d'eau sanitaire et potable. Il y a le risque de tarir cette source lors des travaux nécessaire à la lgv.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Delpech Françoise - Saint-Morillon

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:23:42
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Non à la LGV GPSO (et non LNSO, ligne nouvelle  qui n'existe pas)
**Contribution :**
Qui massacrerait l'environnementQuelles que soient les mesures prises concernant les "impacts inévitables" selon la formule "éviter, réduire et, si besoin, compenser", il n'est pas une seule personne un peu intéressée à ce projet qui ne le considère comme un massacre environnemental. C'est à ce titre que je suis opposée à ce que je considère encore comme le "Grand projet du Sud-Ouest" ; il avait été reconnu inutile par la commission d'enquête du débat public 2006 ; il ne peut devenir LNSO "Ligne nouvelle du Sud-Ouest". Au travers de la CCM Montesquieu la ligne suivrait, pour la n-ième fois, la vallée de la Garonne coupant les voies naturelles (autrefois sources de vie). Ses deux plus grands ravages porteraient 1) sur la zone des sources de Bellefont le long de la vallée du Gât-mort à Castres Gironde située en Natura 2000,  là où vient à l'affleurement une nappe aquifère profonde qui alimente en partie Bordeaux  et autres communes, à de niveau cette nappe est particulièrement vulnérable ; 2)  sur la zone des terrasses de la Garonne, zone des gravières qui seraient surexploitées par l'intense besoin en granulats d'une LGV ; sur les communes de Portets, Virelade, Saint-Michel de Rieufret des zones de gravières ont déjà été exploités  jusqu'à 10 mètres de profondeur ayant tué toute vie sur des centaines d'hectares ; ces zones formaient autrefois le "poumon vert" de Bordeaux.Suit, plus au Sud, en Gironde la vallée du Ciron dont d'autres que moi vont certainement parler.. L'homme ne doit pas la détruire.Et sans plan de financement sérieuxDans un grand souci de transparence et de participation, vous soumettez à notre étude un dossier de plus de 30000 pages sur les questions d'aménagement et d'environnement ; dans le même esprit, pour le plan de financement on aurait aimé que soit médiatisé quelque chose de plus sérieux que ce que, à longueur d'articles, nous propose actuellement la presse, soit un coût prévu de 14,3 milliards assorti d'un partage de 40% pour les collectivités territoriales, 20 % pour l'Europe et 40 % pour l'État.Concernant les 14,3 milliards, ils sont une estimation de 2021, estimation elle-même reprise d'estimations antérieures alors, qu'en matière de bâtiment, les devis sont ordinairement établis pour 3 mois !En 2021, lorsque Jean Castex relance le projet, l'engagement de l'État est forfaitaire : 4,1 milliards et l'engagement de l'Europe (sous réserves) est aussi forfaitaire : de l'ordre de 2 milliards. Comment est-on passé de ces engagements forfaitaires à des engagements en pourcentage ?  Qui peut croire qu'un organisme sérieux s'engage à financer en pourcentage une somme dont nul n'ignore qu'elle ne sera pas celle annoncée et de loin ? En outre, en tant que simple citoyen et contribuable, c'est avec stupéfaction que nous avons lu dans le Sud-Ouest du 21 novembre 2025 le compte-rendu du passage de Jean Castex à Bordeaux : Jean Castex, aujourd'hui président de SNCF Réseau, promet de « partir à la chasse aux milliards » pour l'indispensable réhabilitation des infrastructures des « trains de tous les jours » ; ces « trains du quotidien » que, en 2017, le Président Macron décidait de privilégier au détriment des projets LGV. Actuellement, nul ne peut ignorer :•la dette plus qu'inquiétante (pharaonique) de l'État ;•le Département de la Gironde accusant un déficit d'une centaine de millions,•la Région Nouvelle Aquitaine qui renvoie après 2028 la prise en considération (construction) de deux nouveaux lycées (Médoc et Léognan, Martillac ou La Brède),•la Métropole, avec 2 milliards de dette qui lui coûtent 54 millions d'euro chaque année,•etc...En dépit de cela, Jean Castex déclare : « On peut nourrir la dynamique des LGV en même temps que celle des trains du quotidien » et il ajoute : « Je ne comprends pas pourquoi Toulouse ne pourrait pas accéder à la grande vitesse ».Comme aurait dit mon grand-père : « Tu dis ça à un cheval de bois et il te met un coup de pied ».
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (PPVE LGV 2025-11-23.pdf)
Document : PPVE LGV 2025-11-23.pdf, page 1 sur 1

**Non à la LGV GPSO-LNSO**

***Qui massacrerait l'environnement***

Quelles que soient les mesures prises concernant les « *impacts inévitables* » selon la formule « *éviter, réduire et, si besoin, compenser* », il n'est pas une seule personne un peu intéressée à ce projet qui ne le considère comme un **massacre environnemental**. C'est à ce titre que **je suis opposé à ce que je considère encore comme le « *Grand Projet du Sud-Ouest* »** (GPSO et non LNSO : *Ligne Nouvelle du Sud-Ouest* qui n'existe pas).

***Et sans plan de financement sérieux***

Dans un grand souci de transparence et de participation, vous soumettez à notre étude un dossier de plus de 30000 pages sur les questions d'aménagement et d'environnement ; dans le même esprit, **pour le plan de financement on aurait aimé que soit médiatisé quelque chose de plus sérieux que** ce que, à longueur d'articles, nous propose actuellement la presse, soit **un coût prévu de 14,3 milliards assorti d'un partage de 40% pour les collectivités territoriales, 20 % pour l'Europe et 40 % pour l'État.**

Concernant les 14,3 milliards, ils sont une estimation de 2021, estimation elle-même reprise d'estimations antérieures alors, qu'en matière de bâtiment, les devis sont ordinairement établis pour 3 mois !

En 2021, lorsque Jean Castex relance le projet, l'engagement de l'État est forfaitaire : 4,1 milliards et l'engagement de l'Europe (sous réserves) est aussi forfaitaire : de l'ordre de 2 milliards. Comment est-on passé de ces engagements forfaitaires à des engagements en pourcentage ? **Qui peut croire qu'un organisme sérieux s'engage à financer en pourcentage une somme dont nul n'ignore qu'elle ne sera pas celle annoncée** et de loin ?

En outre, en tant que simple citoyen et contribuable, c'est avec stupéfaction que nous avons lu dans le Sud-Ouest du 21 novembre 2025 le compte-rendu du passage de Jean Castex à Bordeaux : Jean Castex, aujourd'hui président de SNCF Réseau, promet de « *partir à la chasse aux milliards* » pour l'indispensable réhabilitation des infrastructures des « *trains de tous les jours* » ; ces « *trains du quotidien* » que, en 2017, le Président Macron décidait de privilégier au détriment des projets LGV.

Actuellement, nul ne peut ignorer :

- la dette plus qu'inquiétante (pharaonique) de l'État ;
- le Département de la Gironde accusant un déficit d'une centaine de millions,
- la Région Nouvelle Aquitaine qui renvoie après 2028 la prise en considération (construction) de deux nouveaux lycées (Médoc et Léognan, Martillac ou La Brède),
- la Métropole, avec 2 milliards de dette qui lui coûtent 54 millions d'euro chaque année,
- etc...

En dépit de cela, Jean Castex déclare : « *On peut nourrir la dynamique des LGV en même temps que celle des trains du quotidien* » et il ajoute : « *Je ne comprends pas pourquoi Toulouse ne pourrait pas accéder à la grande vitesse* ».

Comme aurait dit mon grand-père : « ***Tu dis ça à un cheval de bois et il te met un coup de pied*** ».

# Messéan Antoine - Puybarban

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:26:24
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Demande de suspension de l'autorisation environnementale demandée

**Contribution :**
Je demande la suspension de la demande et le non-démarrage de quelque étude que ce soit. Pour plusieurs raisons:- Le dossier a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale qui le juge incomplet;- La précipitation de cette consultation alors que le dossier est volumineux et que les citoyens n'ont pas pu le consulter ou les élus organiser un véritable déni de démocratie;- Le projet dans son ensemble illustre le mépris de ces grands projets pour l'avis des citoyens et des élus, en vaste majorité contre dans nos zones rurales;- En effet, dans le sud-gironde, personne n'utilisera cette LGV (même les gens comme qui vont à Paris), or notre environnement va être dégradé, nos terres en partie détruites (directement ou indirectement); de surcroît, on demande aux gens de payer la TSE pour des cadres des grandes métropoles qui eux ne la payent pas);- Les compensations écologiques proposées n'en sont pas, profiter de la déprise viticole pour faire de ces espaces des environnements dégradés pour les rendre éligibles par un simple entretien n'est pas acceptable;- L'Etat affirme depuis 2017 (discours du président Macron lors de l'inauguration de la ligne Paris-Rennes) que le TGV c'est fini et qu'il faut désormais prévilégier les trains du quotidien);
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Annie - Cazalis

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:26:32
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet GPSO
**Contribution :**
Le Ciron est un cours d'eau que je fréquente souvent lors de promenade et je suis certaine que la faune et la flore de part et d'autre de la rivière ainsi que dans le cours seront fortement bouleversés par les travaux gigantesques nécessités par ce projet.Ces considérations environnementales sont très insuffisamment pris en compte par ce projet;En conséquence la balance bénéfices-risques est négatives.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# DEVOS YANNICK - Castelsarrasin

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:26:50
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Participation d'un EPCI
**Contribution :**
Madame, Monsieur,Veuillez prendre en considération la participation de la Communauté de Communes Terres des Confluences à cette enquête.N'ayant pas eu le temps de participer lors de l'instruction à l'attention des collectivités, nous vous transmettons nos remarques et réserves par le biais de la contribution publique.Merci d'en tenir compte.
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (presentation_BV_PEP_PPG_GaDeb.pdf)
Document : presentation_BV_PEP_PPG_GaDeb.pdf, page 1 sur 2




Document : presentation_BV_PEP_PPG_GaDeb.pdf, page 2 sur 2




Télécharger la pièce jointe originale (GPSO.pdf)
Document : GPSO.pdf, page 1 sur 2

TERRES des CONFLUENCES
communauté de communes

Castelsarrasin, le 25 novembre 2025

**GPSO**
**A l'attention du Directeur d'Agence**
**Monsieur Christophe HUAU**

Angeville
Boudou
Castelferrus
Castelmayran
Castelsarrasin
Caumont
Cordes-Tolosannes
Coutures
Durfort-Lacapelette
Fajolles
Garganvillar
Labourgade
Lafitte
Lizac
Moissac
Montain
Montesquieu
Saint-Aignan
Saint-Arroumex
Saint-Nicolas-de-la-Grave
Saint-Porquier
La Ville-Dieu-du-Temple

**Références à rappeler :**
HS/ADD/XL/AV/YD n°2025-501

**Dossier suivi par :**
Yannick DEVOS
y.devos@terresdesconfluences.fr

**Objet : Réponse courrier sur le lancement de la Participation du Public par voie électronique**

Monsieur le Directeur,

Par courrier reçu le 20 octobre, vous nous informiez du lancement de la Participation du Public par voie électronique, dans le cadre de la 1ère demande d'autorisation environnementale sur les investigations préalables.

Je souhaite vous faire part de notre avis.

En élément de contexte à notre réponse, veuillez noter que, dans le cadre de l'exercice de la compétence Gestion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations (GEMAPI), la Communauté de Communes Terres des Confluences (CCTC) travaille, en collaboration avec cinq intercommunalités voisines, sur des Programmes Pluriannuels de Gestion de cours d'eau (PPG), sur la Garonne et ses affluents, et sur un Programme d'Actions de Prévention des Inondations (dispositif PAPI), sur 80 km de Garonne, du nord de Toulouse, en Haute-Garonne, jusqu'à Lamagistère, en Tarn-et-Garonne. L'Etablissement Public Garonne coanime ces démarches.

Vous trouverez, ci-joint, la carte du périmètre de nos études, la CCTC étant particulièrement concernée par les bassins versants du Brouzidou, du Sanguinenc, de l'Azin et du Merdaillou/Mouline et de leurs zones humides connexes.

Nous avons bien noté que le GPSO engendre des impacts environnementaux significatifs (environnement naturel, hydrologie, paysage, patrimoine, ect...) mais les mesures préventives et compensatoires restent à préciser et semblent sous-évaluées, dans la perspective des obligations de restauration des cours d'eau fixée par la Directive Cadre Européenne sur l'Eau de 2000.

Du point de vue hydromorphologique et biodiversité, un grand nombre d'inconnues demeure. En effet, certaines données sont erronées, ou méritent un approfondissement par la réalisation d'études complémentaires.

636 rue des Confluences - BP 50 046 - 82102 CASTELSARRASIN CEDEX
Tél : 05 63 95 56 00 / Fax : 05 63 95 56 01 / Mail : accueil@terresdesconfluences.fr
www.terresdesconfluences.fr

Document : GPSO.pdf, page 2 sur 2

TERRES des CONFLUENCES
communauté de communes

Angevills
Boudou
Castelferrus
Castelmayran
Castelsarrasin
Caumont
Cordes-Tolosannes
Coutures
Durfort-Lacapelette
Fajolles
Garganvillar
Labourgade
Lafitte
Lizac
Moissac
Montain
Montesquieu
Saint-Aignan
Saint-Arroumex
Saint-Nicolas-de-la-Grave
Saint Porquier
La Ville-Dieu-du-Temple

En l'état nous émettons des réserves sur le GPSO s'il ne tient pas compte des outils de planification que nous mettons en place dans le cadre de la GEMAPI, pour laquelle nous sommes compétents.

Enfin, il nous semble important d'établir les modalités de mise en commun de nos études respectives et projets envisagés, ce qui nous permettra d'évaluer plus précisément les conséquences du GPSO sur les cours d'eau de notre périmètre d'action et d'envisager des mesures préventives et compensatoires ambitieuses à mettre en œuvre dans le cadre de ce projet, dans le respect des bonnes pratiques de la gestion intégrée des cours d'eau et de la prévention des inondations.

A cet effet, je vous prie de bien vouloir vous rapprocher de mes services afin de convenir d'une première réunion.

Vous remerciant par avance de la bonne prise en compte de nos remarques et demandes, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes salutations distinguées.

**Le Vice-Président**

**Hugues SAMAIN**

636 rue des Confluences - BP 50 046 - 82102 CASTELSARRASIN CEDEX
Tél : 05 63 95 56 00 / Fax : 05 63 95 56 01 / Mail : accueil@terresdesconfluences.fr
www.terresdesconfluences.fr

# CORMIER Valérie - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:26:53
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution de l'association Eurosud TEAM au dispositif de PPVE

**Contribution :**
Eurosud TEAM, association loi 1901, créée en 1992, se consacre aux enjeux de la mobilité, de la transition écologique et de l'aménagement local dans l'espace du Sud-Ouest européen. Elle assure une veille sur les projets impactant les territoires, informe objectivement responsables et grand public et favorise les synergies par la mise en relation des acteurs.A l'occasion de la consultation 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, nous souhaitons rappeler que :•la LNSO répond pleinement aux objectifs publics en matière de transition écologique et aux besoins des dynamiques démographiques et économiques des régions Occitanie et Nouvelle Aquitaine.•l'exemplarité environnementale est recherchée par toutes les parties prenantes de ce projet : Etat, Collectivités, Maître d'ouvrage et entreprises afin de garantir une prise en compte de l'environnement pleinement proportionnée aux enjeux, et ce dès les phases d'investigations préalables.Le projet ayant été déclaré d'utilité publique en 2016, nous considérons que cette dernière phase qui amorce la phase de construction de ce projet, véritable chaînon manquant national et européen, doit amorcer un dialogue constructif entre le territoire concerné et les maitres d'ouvrage et non pas encore retarder le grand projet de mobilité durable et d'aménagement du territoire que constitue la LNSO.  C'est pourquoi, nous proposons dans cette contribution, que la question de l'acceptabilité, voire de l'appropriation par le territoire, de cet ensemble d'infrastructures soit considéré comme un enjeu essentiel pour la réalisation du projet, dès le stade des investigations préalables. Nous préconisons que cet aspect fasse sans tarder l'objet d'un traitement spécifique mobilisant des moyens humains et matériels à la hauteur de ce grand projet en association avec les élus locaux. Ces premières investigations préalables qui comprennent des sondages géotechniques et des diagnostics d'archéologie préventive 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.La LNSO doit tout d'abord être considérée comme la clef de voute d'une toute nouvelle offre de mobilité durable et décarbonée du Sud-Ouest européen, seule solution pour déclencher un report modal massif des modes aérien et routier vers le train réduisant ainsi fortement les émissions de gaz à effet de serre (GES).LNSO impactera positivement toutes les mobilités, de la longue distance aux trajets du quotidien et dégagera de nouvelles capacités pour le fret sur la ligne existante qui continuera à jouer un rôle très important dans la desserte des territoires.Connecté aux AFSB et AFNT, eux-mêmes connectés aux réseaux TER et urbains de Bordeaux, Toulouse, Agen et Montauban, puis dans un second temps à l'Espagne, la LNSO constitue la véritable alternative écologique de long terme pour les mobilités des deux régions les plus dynamiques de France et au-delà de tout le Sud-Ouest européen. Aujourd'hui le secteur des transports génère 32% des GES en France. En Occitanie, parent pauvre du ferroviaire, c'est 42% ! Or dès le début de son exploitation, le report modal engendré par la LNSO permettra de réduire l'impact environnemental de 340 000 tonnes de CO2/an. Il est urgent d'investir …La capacité et la performance du réseau ferroviaire sont les clefs du report modal et c'est bien ce que permettra la LNSO. Il est en effet nécessaire de rappeler qu'aujourd'hui l'infrastructure est dimensionné pour faire circuler 60 trains (tout type confondus) par jour dans les deux sens et que certains jours la demande peut atteindre des « crêtes » de 90 trains par jours dans les deux sens.De plus, la ligne POLT est un affluent important pour la partie nord et amené à se développer. Aujourd'hui sur le tronçon entre Montauban et Toulouse, on compte pour les années 2024 et 2025 en moyenne, 44 trains de voyageurs et 30 trains de fret par jour dans les deux sens, soit 83 trains en moyenne en mettre en regard de la capacité nominale de 60 trains.LNSO, même si elle a été pensée il y a plus de deux décennies, est une infrastructure d'aujourd'hui qui bénéficie, dans son développement, des outils d'ingénierie et de réalisation de dernière génération, notamment en ce qui concerne son impact environnemental. Bien sûr, la construction d'une nouvelle infrastructure telle que LNSO ne peut se faire sans incidence sur son environnement mais il est avéré que tout est mis en œuvre aujourd'hui pour les analyser le plus finement possible, pour les minimiser

et les compenser et ce dès le stade des investigations préalables. Les études d'impact complexes (et volumineuses) produites par SNCF Réseau intègrent la consommation de ressources non renouvelables, les nuisances sur l'environnement, la prise en compte de la biodiversité, les dépenses énergétiques, l'artificialisation d'espaces naturels, l'économie circulaire, etc. L'ensemble du cycle de vie de l'infrastructure est pris en compte : de l'extraction des matières premières à la déconstruction, en passant par l'exploitation et la maintenance.Cette attention particulière du maître d'ouvrage aux sujets environnementaux a d'ailleurs été soulignée à plusieurs reprises par l'Autorité environnementale dans son avis rendu le 25 septembre dernier. Cependant, Eurosud TEAM pense que 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. Ces sujets figurent désormais au premier rang des préoccupations de nos concitoyens, ils méritent une attention particulière et des moyens spécifiques.Par ailleurs, la profession des travaux publics déploie des efforts considérables pour diminuer le bilan carbone des chantiers et l'impact environnemental des infrastructures. De nouvelles solutions existent tant sur le plan de la motorisation des engins de construction (expérimentations de moteurs thermiques à hydrogène) que des matériaux utilisés et/ou recyclés, ou encore concernant l'organisation de la logistique.Cette exigence environnementale doit désormais être présente dès les appels d'offres liés au déploiement des chantier de construction et faire également l'objet d'une communication appropriée sur le terrain. Certains chantiers d'infrastructures sont devenus de véritables outils de recensement de la biodiversité et les mesures compensatoires apportent souvent beaucoup aux territoires concernés, mais il faut le faire savoir ...Conclusion :Le déficit d'infrastructures ferroviaires performantes en Occitanie est un obstacle majeur au développement de nouvelles mobilités décarbonées et nuit au report modal des voyageurs et des marchandises de manière générale, malgré le volontarisme des collectivités et des opérateurs.  La LNSO, puis son prolongement vers Dax et l'Espagne, représente une occasion sans précédent de transformer radicalement l'offre de transport dans notre région au profit du mode le plus doux pour l'environnement. Ce secteur des mobilités et du transport demeure celui qui peine le plus à réduire ses émissions de gaz à effet de serre et il est urgent d'investir pour offrir aux habitants des alternatives afin de maintenir le dynamisme économique et l'attractivité de nos territoires. Si la construction de ces infrastructures indispensables a un impact indéniable sur un espace donné, on sait aujourd'hui comment le minimiser et le compenser au maximum. Encore faut-il le faire savoir et savoir l'expliquer aux personnes concernées au premier rang desquels, les élus locaux et les habitants. C'est pourquoi nous recommandons que la communication sur le projet soit traitée comme un enjeu majeur.

**Pièce(s) jointes(s) :**

Télécharger la pièce jointe originale (Contribution EUROSUD TEAM PPVE LNSO.pdf)

Document : Contribution EUROSUD TEAM PPVE LNSO.pdf, page 1 sur 5

**Contribution de l'association Eurosud TEAM[1]**
**au dispositif de 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**

En vue du lancement des appels d'offres pour la ligne nouvelle du Sud-Ouest (LNSO) entre Bordeaux et Toulouse, SNCF Réseau, conformément au calendrier de réalisation validé par l'Etat et les collectivités financeurs, a sollicité une demande d'autorisation environnementale relative aux travaux préparatoires de cette section, comprenant des sondages géotechniques et des diagnostics d'archéologie préventive.

Cette démarche implique la mise en œuvre d'une consultation du public par voie électronique sur cette demande d'autorisation environnementale qui se déroule du lundi 27 octobre 2025 au mercredi 26 novembre 2025. Cette procédure a pour objectif de porter à la connaissance du public l'ensemble du dossier de demande d'autorisation des investigations préalables de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse (dont l'étude d'impact), et de disposer d'informations détaillées sur les caractéristiques des investigations préalables envisagées ainsi que leurs effets sur l'environnement naturel et humain, mais également les mesures envisagées pour y remédier.

C'est dans ce cadre que s'inscrit la contribution de l'association Eurosud TEAM qui a souhaité rappeler à cette occasion que :

- la LNSO répond pleinement aux objectifs publics en matière de transition écologique et aux besoins des dynamiques démographiques et économiques des régions Occitanie et Nouvelle Aquitaine.
- l'exemplarité environnementale est recherchée par toutes les parties prenantes de ce projet : Etat, Collectivités, Maître d'ouvrage et entreprises afin de garantir une prise en compte de l'environnement pleinement proportionnée aux enjeux, et ce dès les phases d'investigations préalables.

***Travailler en profondeur sur l'acceptabilité***

Le projet ayant été déclaré d'utilité publique en 2016, nous considérons que cette dernière phase qui amorce la phase de construction de ce projet, véritable chaînon manquant national et européen, doit amorcer un dialogue constructif entre le territoire concerné et les maitres

[1] Eurosud TEAM, association loi 1901, créée en 1992, se consacre aux enjeux de la mobilité, de la transition écologique et de l'aménagement local. Elle assure une veille sur les projets impactant les territoires, informe objectivement responsables et grand public et favorise les synergies par la mise en relation des acteurs.

d'ouvrage et non pas encore retarder le grand projet de mobilité durable et d'aménagement du territoire que constitue la LNSO.

C'est pourquoi, nous proposons dans cette contribution, que la question de l'acceptabilité, voire de l'appropriation par le territoire, de cet ensemble d'infrastructures soit considéré comme un enjeu essentiel pour la réalisation du projet, dès le stade des investigations préalables. Nous préconisons que cet aspect fasse sans tarder l'objet d'un traitement spécifique mobilisant des moyens humains et matériels à la hauteur de ce grand projet en association avec les élus locaux.

Ces premières investigations préalables qui comprennent des sondages géotechniques et des diagnostics d'archéologie préventive 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.

***Une nouvelle offre de mobilité décarbonnée pour le Sud-Ouest européen***

La LNSO doit tout d'abord être considérée comme la clef de voute d'une toute nouvelle offre de mobilité durable et décarbonée du Sud-Ouest européen, seule solution pour déclencher un report modal massif des modes aérien et routier vers le train réduisant ainsi fortement les émissions de gaz à effet de serre (GES).

LNSO impactera positivement toutes les mobilités, de la longue distance aux trajets du quotidien et dégagera de nouvelles capacités pour le fret sur la ligne existante qui continuera à jouer un rôle très important dans la desserte des territoires.

Connecté aux AFSB et AFNT, eux-mêmes connectés aux réseaux TER et urbains de Bordeaux, Toulouse, Agen et Montauban, puis dans un second temps à l'Espagne, la LNSO constitue la véritable alternative écologique de long terme pour les mobilités des deux régions les plus dynamiques de France et au-delà de tout le Sud-Ouest européen.

Aujourd'hui le secteur des transports génère 32% des GES en France. En Occitanie, parent pauvre du ferroviaire, c'est 42% ! Or dès le début de son exploitation, le report modal engendré par la LNSO permettra de réduire l'impact environnemental de 340 000 tonnes de CO2/an. Il est urgent d'investir ...

La capacité et la performance du réseau ferroviaire sont les clefs du report modal et c'est bien ce que permettra la LNSO. Il est en effet nécessaire de rappeler qu'aujourd'hui l'infrastructure est dimensionné pour faire circuler 60 trains (tout type confondus) par jour dans les deux sens et que certains jours la demande peut atteindre des « crêtes » de 90 trains par jours dans les deux sens.

De plus, la ligne POLT est un affluent important pour la partie nord et amené à se développer. Aujourd'hui sur le tronçon entre Montauban et Toulouse, on compte pour les années 2024 et 2025 en moyenne, 44 trains de voyageurs et 30 trains de fret par jour dans les deux sens, soit 83 trains en moyenne en mettre en regard de la capacité nominale de 60 trains.

***Un chantier de nouvelle génération***

LNSO, même si elle a été pensée il y a plus de deux décennies, est une infrastructure d'aujourd'hui qui bénéficie, dans son développement, des outils d'ingénierie et de réalisation de dernière génération, notamment en ce qui concerne son impact environnemental.

Bien sûr, la construction d'une nouvelle infrastructure telle que LNSO ne peut se faire sans incidence sur son environnement mais il est avéré que tout est mis en œuvre aujourd'hui pour les analyser le plus finement possible, pour les minimiser et les compenser et ce dès le stade des investigations préalables.

Les études d'impact complexes (et volumineuses) produites par SNCF Réseau intègrent la consommation de ressources non renouvelables, les nuisances sur l'environnement, la prise en compte de la biodiversité, les dépenses énergétiques, l'artificialisation d'espaces naturels, l'économie circulaire, etc. L'ensemble du cycle de vie de l'infrastructure est pris en compte : de l'extraction des matières premières à la déconstruction, en passant par l'exploitation et la maintenance.

Cette attention particulière du maître d'ouvrage aux sujets environnementaux a d'ailleurs été soulignée à plusieurs reprises par l'Autorité environnementale dans son avis rendu le 25 septembre dernier.

Cependant, Eurosud TEAM pense que 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.

Ces sujets figurent désormais au premier rang des préoccupations de nos concitoyens, ils méritent une attention particulière et des moyens spécifiques.

Par ailleurs, la profession des travaux publics déploie des efforts considérables pour diminuer le bilan carbone des chantiers et l'impact environnemental des infrastructures. De nouvelles solutions existent tant sur le plan de la motorisation des engins de construction (expérimentations de moteurs thermiques à hydrogène) que des matériaux utilisés et/ou recyclés, ou encore concernant l'organisation de la logistique.

Cette exigence environnementale doit désormais être présente dès les appels d'offres liés au déploiement des chantier de construction et faire également l'objet d'une communication appropriée sur le terrain. Certains chantiers d'infrastructures sont devenus de véritables outils de recensement de la biodiversité et les mesures compensatoires apportent souvent beaucoup aux territoires concernés, mais il faut le faire savoir ...

***Conclusion***

Le déficit d'infrastructures ferroviaires performantes en Occitanie est un obstacle majeur au développement de nouvelles mobilités décarbonées et nuit au report modal des voyageurs et des marchandises de manière générale, malgré le volontarisme des collectivités et des opérateurs.

La LNSO, puis son prolongement vers Dax et l'Espagne, représente une occasion sans précédent de transformer radicalement l'offre de transport dans notre région au profit du mode le plus doux pour l'environnement. Ce secteur des mobilités et du transport demeure celui qui peine le plus à réduire ses émissions de gaz à effet de serre et il est urgent d'investir pour offrir aux habitants des alternatives afin de maintenir le dynamisme économique et l'attractivité de nos territoires.

Si la construction de ces infrastructures indispensables a un impact indéniable sur un espace donné, on sait aujourd'hui comment le minimiser et le compenser au maximum. Encore faut-il le faire savoir et savoir l'expliquer aux personnes concernées au premier rang desquels, les élus locaux et les habitants. C'est pourquoi nous recommandons que la communication sur le projet soit traitée comme un enjeu majeur.

## *Annexe : Liste des membres de l'association Eurosud Team*

**Bureau :**

**Président** : Jean Louis CHAUZY, Président du CESER Occitanie

**Vice-président Délégué** : Vincent GAREL, Conseiller régional d'Occitanie, Président de la commission Transport

**Vice-président Secrétaire** : Jean-Michel LATTES, Vice-président de Toulouse Métropole

**Vice-président Trésorier** : Christian CARLES – Délégué régional de la Fondation du Patrimoine

**Vice-président** : Michel COLOMBIE – Secrétaire de la CCI Occitanie, vice-président Industrie de la CCI du Tarn, Président de l'ORT Occitanie

**Membres** : Martine CROQUETTE - Conseil Départemental 31, Florence ALBOUY DAVID - CCI de Toulouse, Frédéric PEYCHAVY - CCIT de Lot et Garonne, Frédéric CHARMASSON, Président de la Fédération Régionale des Travaux Publics Occitanie, Robert LEON - Caisse d'Epargne Midi-Pyrénées, Patrick MARTINEZ - Directeur Régional Occitanie, Banque des Territoires Groupe Caisse des Dépôts, Jean Jacques CONTE - Président honoraire de l'Université Paul Sabatier

**Membres adhérents de l'association :**

**OCCITANIE :**
Conseil Régional Occitanie / Pyrénées Méditerranée
CESER Occitanie
Toulouse Métropole
Conseil Départemental de la Haute Garonne
CCI Occitanie
CCI de Toulouse
CCI de l'Aude
CCI du Tarn
CCI du Gers
FRTP Occitanie
Caisse d'Epargne Midi-Pyrénées
Banque des Territoires - Caisse des Dépôts Occitanie
Groupe La Poste
Groupe Actia
SNCF Mobilités Occitanie
SNCF Réseau Occitanie
Razel Bec
Malet – Spie Batignolles
Rail Concept
Exco Fiduciaire du Sud-Ouest
GL Events - Parc des Expos de Toulouse
Voyages FRAM SA
FONDASOL
Fédération BTP 31
MEDEF Occitanie

**NOUVELLE AQUITAINE :**
FRTP Aquitaine
CCI de Lot et Garonne
CCI de Dordogne

**PACA :**
Association Développement Environnement Provence Azur avec le Rail et le Train

**FRANCE :**
Fédération Nationale des Travaux Publics

**ESPAGNE :**
Port de Barcelone



# Stéphanie - Val de Louyre et Caudeau

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:27:54
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** DÉFAVORABLE AU PROJET

**Contribution :**
Protection de notre environnement. Il est URGENT d'arrêter de tout saccager pour encore plus de routes ou des voies ferrées !!!!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sandrine  - Mézin

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:28:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Projet LGV bx tlse
**Contribution :**
Je m' oppose au projet de LGV BDX TLSE, un gouffre financier, un désastre environnemental.Et, je paie une taxe pour TGV que je n'utiliserai jamais !!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Vermis Philippe - Préchac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:32:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non a la LGV
**Contribution :**
Je ne veux pas pour des raisons écologiques et et pour des raison de gaspillage de nos finances que la LGV soit construite.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Smets Stéphane - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:32:53
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution sur les opérations de libération des emprises
**Contribution :**
Le texte de la demande d'autorisation fait état de "occupation temporaire dans un premier temps ....réalisation de dégagement d'emprise ( déboisement, débrousaillage, etc). Or le déboisement n'a rien de temporaire, il a un caractère plutôt définitif. Ce déboisement aura un impact négatif sur la biodiversité, notamment sur l'habitat d'espèces protégées ( visons d'Europe ...)D'une manière générale je suis opposé au projet LNSO, il y a moyen de dépenser tous ces milliards autrement et de manière plus économique : mon avis est donc négatif .
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Messéan Antoine - Puybarban

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:33:37
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Demande de suspension de la demande d'autorisation et d'arrêt des travaux préparatoires
**Contribution :**
Je vous transmets la contribution de l'association Terre de liens Aquitaine sur le fond du dossier.Cette position implique de reprendre la question des transports ferroviaires en Aquitaine autrement en proposant de véritables scénarios alternatifs aux citoyens.J'ajoute que la précipitation de cette consultation pour un dossier volumineux, non consultable en détail dans les délais, est un véritable déni de démocratie. Il s'agit en fait de pratiquer la stratégie du fait accompli pour laisser entendre que

le projet est irréversible, c'est assez désolant de constater le manque de confiance de nos institutions dans la véritable concertation.

**Pièce(s) jointe(s) :**

Télécharger la pièce jointe originale (Position de Terre de liens Aquitaine sur la LGV vf.pdf)

Document : Position de Terre de liens Aquitaine sur la LGV vf.pdf, page 1 sur 2

Terre de Liens Aquitaine
48 rue Ferdinand Buisson
33130 Bègles
09 70 20 31 32 – aquitaine@terredeliens.org

# Position de l'association Terre de liens Aquitaine sur le projet de LGV Sud-Ouest

Bègles, le 5 février 2024

Terre de Liens est un mouvement citoyen qui agit depuis 20 ans pour **préserver les terres agricoles à vocation nourricière**, alléger le parcours des agriculteurs qui cherchent à s'installer, et développer l'agriculture biologique et paysanne.

Cela se fait en achetant des terres, grâce à l'épargne citoyenne solidaire, en s'engageant à préserver leur vocation agricole à très long terme (pas de revente) et en assurant la reconversion vers une agriculture paysanne, respectueuse des agriculteurs, de l'environnement, des territoires et des mangeurs.

Au-delà, Terre de Liens mobilise l'opinion publique et les décideurs pour susciter une prise de conscience autour de **la terre comme bien commun** et impliquer le plus grand nombre dans l'avenir de nos campagnes.

Le **modèle de développement agricole actuel est à bout de souffle**, on le voit avec le mouvement des agriculteurs que nous venons de vivre. La faible rémunération de ce métier, la très grande inégalité de revenus, le départ massif d'agriculteurs dans les prochaines années et les difficultés d'installation menacent son avenir et sa capacité pourtant réelle à relever les défis liés à la souveraineté alimentaire, au changement climatique et à la crise de la biodiversité.

Dans ce contexte, en quoi l'agriculture est-elle concernée par le projet de création d'une Ligne à grande vitesse (LGV) dans le cadre du Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) ?

Directement par la **perte de terres agricoles sur le tracé de la ligne**.

Indirectement aussi :

- par la perte des terres nécessaires à la fourniture des granulats pour sa construction,
- par la **pression exercée sur les terres agricoles** pour produire l'électricité indispensable, en particulier l'agrivoltaïsme qui, dans ses modalités de déploiement actuelles et malgré l'obligation de préserver la production agricole, exerce une concurrence déloyale avec la production alimentaire.



Document : Position de Terre de liens Aquitaine sur la LGV vf.pdf, page 2 sur 2

C'est globalement un **accaparement progressif des terres agricoles**, direct et indirect, pour faire autre chose que de nourrir les hommes qui se poursuit et menace notre souveraineté alimentaire et alors que l'agriculture représente un formidable levier pour résoudre la crise climatique (stockage de carbone, limitation des émissions de gaz à effet de serre), environnementale (restaurer la biodiversité et réduire les nuisances) et sociale (maintien d'un tissu social dans nos campagnes).

Terre de liens ne s'oppose pas par principe aux projets d'infrastructures **à condition qu'ils servent l'intérêt général, soient construits par les acteurs des territoires et répondent aux défis du moment**. Or, ce projet de LGV ne répond à aucun de ces trois critères.

En outre, il **contredit le discours officiel sur la transition écologique et va contre le sens de l'histoire**[1] alors que, face aux limites planétaires d'ores et déjà dépassées (« la fin de l'abondance »), il nous faut « ralentir » et revoir en profondeur nos modèles de développement, nos mobilités et nos modes de vie et reterritorialiser nos activités économiques et sociales. Les mesures de compensation proposées n'en sont en général pas vraiment (certains impacts ne peuvent être compensés) et ne changent en rien la logique de développement.

En revanche, la **rénovation des lignes actuelles nous semble plus cohérente** avec la transition écologique souhaitée et à même de répondre aux attentes de nos territoires.

C'est pourquoi **Terre de liens Aquitaine considère que ce projet va à l'encontre de l'intérêt de nos territoires et de l'adaptation de nos sociétés aux défis** sociaux, climatiques, écologiques et énergétiques auxquels elles font face.

[1] Le président de la République Emmanuel Macron n'avait-il pas lui-même déclaré lors de l'inauguration de la LGV Ouest le 1er juillet 2017 : « *…le combat que je souhaite engager pour les années à venir, c'est celui des transports du quotidien, c'est celui de l'ensemble des mobilités prioritaires à mes yeux. En quelque sorte, en venant inaugurer ce grand projet ce soir et ceux de la journée, je suis en train de vous dire : le rêve des cinq prochaines années ne doit pas être un nouveau grand projet comme celui-là…*



# LANNELUC Eric - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:33:45
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation du projet GPSO aux regards des impacts environnementaux

**Contribution :**
Je ne comprends pas comment vous pouvez détruire des milliers d'hectares de foret sans aucune compensation valable.(Un arbre de 2 ans planté par vos services ne pourra JAMAIS remplacer un arbre centenaire de la même essence). Sans compter tout le CO2 rejeté dans l'atmosphère par l'abatage de ces millions d'arbres innocents et encore plus par la pollution occasionnée par des millions d'aller et retour de tous vos poids lourds afin de déplacer inutilement tous les granulats nécessaires à ce chantier pharaonique,onéreux et inutile pour la survie de nos forets,nos animaux sauvages ,nos zones humides et notre hêtraie millénaire dans la vallée du CIRON.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Tissoire Caroline - Bazas

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:34:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution relative aux impacts du GPSO sur la vallée du Ciron
**Contribution :**
Ce témoignage vaut ce qu'il vaut, son poids a la légèreté des moments de bonheur. La vallée et le creux du Ciron ont été et sont encore le refuge des moments familiaux. Pour échapper aux canicules successives avec mes enfants tous petits, rien n'égalait la fraîcheur secourable lorsque nous nous enfoncions entre les arbres et la récompense du bain salvateur dans le Ciron. Nous avions peu de moyens, peu d'occasions de rejoindre les plages de l'océan et c'est au Ciron que nous passions nos étés, avec les libellules bleues, les rainettes, les oiseaux, l'eau rassurante et délicieuse à portée de main. Immense reconnaissance !Nous avons toujours recours à la prodigalité inouïe de cet environnement qui n'a pas d'équivalence sinon celle de tous ces espaces de patience et de beauté donnés pour rien. Nous parcourons désormais le Ciron en canoë, rituel qui nous plonge chaque été dans cet incomparable alentours, ce lieu voisin aux innombrables générosités.Je prie ceux qui peuvent l'entendre. Les enfants qui vivent là ont grandi auprès de ce trésor local, ils en ont appris ce que les lieux de pleine nature réservent à leurs riverains. On ne balafre pas des paysages vivants et salutaires au prétexte de ménager des voies, optimiser des trajets, parce qu'à la fin, il n'y aura plus rien à atteindre.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# KARIN - Cazalis

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:37:43
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation du Projet GPSO à la vue des Impacts négatifs sur l'environnement (secteur Ciron)
**Contribution :**
Bonjourla vallée du Ciron est un lieu unique. Depuis que j'habite dans le Sud Ouest , j'y suis fortement attaché.On y trouve un écosystème avec une hêtraie millénaire. Cette hêtraie existe depuis 40 000 an. Cette hêtraie et les espèces qui vivent dans ces zones humides seront méncacés. Le fait d'y faire passer le tracé de la LGV va altérer le microclimat et déstabiliser tout cet écosystème fragile C'est une des dernières zones naturelles dans le Sud Ouest que nous devons la préserver pour les générations futures. Il y aura la possibilité d'améliorer les axes déjà existantes , ce qui sera 4 fois moins cher. Ca permettra de favoriser le transport de proximité pour les personnes habitant dans le Sud Gironde. Il est terriblement injuste de devoir payer un impôt pour construire cette ligne LGV qui apportera que nuisances et qui détruira tout notre le terroir. Je m'oppose donc fermement ce projet démésuré et demande que la vallée du Ciron soit protégé et vous demande que vous étudiez d'autres alternatives .CordialementKarin Holtermann

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Agnes Lafaye

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:38:12
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Consultation LGV
**Contribution :**
Madame Monsieurj'ai découvert il y a peu la vallée du Ciron. Quel bonheur de savoir qu'un si bel endroit, reposant et tellement charmant existe dans notre région ! Un atout touristique indéniable de la région.J'apprends le projet de LGV qui va à l'encontre des développements cohérents de notre territoire ! Comment investir autant d'argent public pour que quelques personnes seulement aillent encore et toujours plus vite ???!!!! je suis choquée par l'anachronisme de ce projet de LGV.il me semble par ailleurs que les épisodes caniculaires que nous traversons nous invitent à préserver, pour l'ensemble des êtres vivants, nous compris, les zones humides de notre territoire, voire de les restaurer pour les multiplier (tant de mal a déjà été fait !!!)Il me semble impératif de tenir compte des avis qui s'expriment sur le sujet et notamment de toutes les alternatives qui pourraient être proposées et qui seraient favorables à une mobilité douce et accessible à tous sur notre territoire.Nous n'avons plus les moyens (temps / argent / energies ...) de faire des projets aussi défavorables aux générations futures et à la vie en général.Stoppez ce projet insensé !!MerciAgnès LafayeSent with Proton Mail secure email.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.
**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:38:41
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Ligne Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
En favorisant le train, la ligne nouvelle Bordeauxâ?"Toulouse permettra de réduire les émissions de CO? et d'alléger la circulation routière. C'est une écologie de la raison, celle qui conjugue progrès, mobilité et respect de l'environnement.Envoyé de mon iPhone
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Roman - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:39:29
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** La protection environnementale et enjeux sociaux
**Contribution :**
Bonjour, D'une part, ce projet est une aberration environnementale. Il y aura des solutions alternatives, à la fois moins coûteuses et beaucoup moins importantes sur l'environnement. Je conseil de s'en référer à l'article L. 414-4 C. env. Par ailleurs, il faudrait également se préoccuper de la manière de faire. Proposer la participation par voie électronique pour un projet de cette ampleur économique et écologique paraît antidémocratique.Sur le plan ferroviaire, il y aurait des mesures bien meilleures sur le plan économique, social et environnemental : développer le réseau de train régional pour limiter l'usage de la voiture par exemple...Si l'Etat souhaite passer en force, qu'il le fasse mais c'est bien dommage pour un pays qui se veut pionnier dans la lutte environnementale. Cette enquête publique est bien contraire au principes de la charte de l'environnement... J'espère qu'il restera un peu d'état de droit quelque part...Bien cordialement.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# SALANE JACQUELINE - Aiguillon

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:41:38
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** REFUS DU PROJET LGV BORDEAUX-TOULOUSE
**Contribution :**
Je suis totalement contre ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et pour un aménagement des voies existantes afin d'y faire circuler des TER, TGV, Intercités, dans des conditions satisfaisantes de sécurité et de ponctualité.Il faut impérativement aménager la ligne P.O.L.T, Paris, Orléans, Limoges, Toulouse afin de permettre la circulation de trains à Grande Vitesse sur la plus courte distance entre Paris et Toulouse et désenclaver l'ouest du Massif central.Je m'oppose à la TSE, Taxe Spéciale d'Équipement, imposée à tout habitant résidant à moins d'une heure d'une gare desservie par le TGV entre Bordeaux et Toulouse. Taxe inégalitaire créée pour financer pendant 40 ans ce projet de LGV, sans garantie de ne pas la voir augmenter ou prolongée.Je suis CONTRE ce projet de LGV et POUR un TGV sur les voies existantes aménagées.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# HOCHET NADINE - Corbarieu

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:45:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre le projet de construction de la LGV Bordeaux-Toulouse. Impact néfaste sur l'environnement. Ne répond pas aux besoins des usagers au quotidien
**Contribution :**
Projet au coût financier disproportionné par rapport au gain de temps escompté et ne concernant que des usagers "privilégiés".Projet au coût environnemental inacceptable : destruction d'arbres et de la biodiversité, irréversibles, impactant même des zones naturelles classées. Production de déchets liés aux chantiers.Les investissements prévus pour cette construction seraient plus bénéfiques pour la modernisation des infrastructures ferroviaires existantes (lignes locales et matériels), pour les usagers quotidiens de ce mode de transport et pour la transition écologique.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BAJOLLE Martine - Béguey

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:45:16
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Espèces protégées
**Contribution :**
Le projet ne prend pas en compte des dommages causées à l'environnement et aux espèces animales, dont les espères protégées. Notamment, les inventaires naturalistes sont aléatoires, sans indication des dates de prospection, des diverses observations, des prospecteurs eux-mêmes. On ne note pas de consultation des naturalistes locaux pourtant nombreux, reconnus et dont l'expertise ne fait pas de doute.Il ressort de cette méthode, ou absence de méthode, un manque de fiabilité des résultats obtenus.On observe d'ailleurs que de nombreuses espèces liées aux feuillus n'ont pas été prises en compte, dont la cistude d'Europe, la salamandre tachetée, divers coléoptères familiers de ce type de bois. Du fait de ce manquement, on ne peut considérer comme scientifiques les études proposées. Je suis défavorable à ce projet a priori irrémédiablement dévastateur
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Françoise - Moissac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:49:00

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la ligne LVG
**Contribution :**
Je souhaite une restauration des lignes qui existent déjà pour le bien d'une plus large population.Je souhaite qu'on respecte les zones humides et les espèces rares au niveau de la fauneLe coût de la LVG est beaucoup trop onéreuse !Non à la destruction de zones agricoles.Pour la protection du patrimoine architectural et environnemental.Pour la protection des arbres qui nous offrent un capital d'humidité , de biodiversité, de zone de rencontre avec la nature pour les habitants.Respecter l'existant et veiller à protéger la nature pour les générations à venir, c'est de notre RESPONSABILITE
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# NEGRE Marie-Claude - Campsas

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:51:13
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Remarques sur le dossier LNSO
**Contribution :**
Cf fichier joint
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (Commune de Campsas.pdf)
Document : Commune de Campsas.pdf, page 1 sur 2

DÉPARTEMENT de TARN-ET-GARONNE

MAIRIE
DE
**CAMPSAS**
82370

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Agence GPSO
Projet LNSO
Registre dématérialisé dans le cadre de la PPVE

Campsas, le 26 novembre 2025

*Objet : Remarques sur le dossier LNSO*

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de la procédure de participation électronique et particulièrement sur la demande d'autorisation environnementale relative aux investigations préalables à la réalisation du projet, la Commune de CAMPSAS est interpellée sur plusieurs sujets :

1) *S'agissant de la séquence ERC (Eviter-Réduire-Compenser)* :
Il est évident que l'étape d'évitement n'est pas suffisamment étayée, particulièrement sur les sujets sensibles des zones humides qui semblent peu évitées.
Les sites des compensations pré-fléchés identifiés dans le document ne sont pas assez précis pour pouvoir les identifier sur les documents d'urbanisme. Ce qui peut engendrer des difficultés sur les choix de développement et des projets communaux.
Pour les opérations de diagnostics archéologiques, les 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.
En 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.

En ce qui concerne les mesures d'accompagnement, il est essentiel que le choix des essences des végétaux soit adapté au changement climatique et que les replantations d'essences locales soient prévues.
En outre, il apparaît judicieux que certains de ces espaces naturels préservés ou créés dans le cadre des compensations soient proposés sous forme de circuits de randonnées ou encore qu'ils permettent des activités de découverte de la nature. Tout comme, dans le cadre des rétablissements des voies et des ponts, nous demandons que soient prévus les modes de déplacement doux, en lien avec les besoins de la commune.

2) *Sur les besoins en électricité* :
Nous notons que la ligne nouvelle sera alimentée en énergie électrique par deux sous-stations raccordées au réseau national de transport d'électricité de RTE avec notamment à Montauban, une alimentation par une ligne souterraine 225 Kv depuis le poste électrique de Verlhaguet. Il n'est pas prévu la création d'un nouveau poste source.

.../...

Notre crainte est que les projets de développement du territoire, identifiés à ce jour, soient compromis dans ce cadre. Nous demandons qu'une étude sur les besoins en énergie du projet LNSO soit menée et démontre que les divers projets territoriaux programmés par ailleurs ne soient pas compromis.

3) Notre inquiétude se porte également sur la dégradation du temps de retour à la neutralité carbone. Un bilan carbone a été réalisé sur l'ensemble du cycle de vie dans le cadre de l'étude d'impact lors de la DUP en 2014.
Ce bilan concluait que les émissions émises par les travaux de construction de la LGV et les besoins de l'exploitation devaient être compensées du fait du report modal vers un transport de masse électrifié et moins consommateur d'énergie en une dizaine d'années.
Aujourd'hui, ce bilan carbone s'est dégradé. Il convient d'en tenir compte pour que la pertinence environnementale soit assurée.

Nous resterons vigilants à ce que l'ensemble de ces points soit pris en considération. Les élus communaux seront très attentifs au bon déroulé de cette opération dans son intégralité et demandent à être associés aux divers aménagements prévus.

Le Maire,

MAIRIE DE CAMPSAS Tarn-et-Garonne

Marie-Claude [illegible]

28, rue de la Mairie – Téléphone 05 63 25 00 85 – E-mail : mairie-campsas@info82.com

# Sabrina - Pompignan

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:51:57
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Impact sur les maisons

**Contribution :**
Y a t'il un risque sur nos habitation face aux travaux (fissure, maison ou terrain)
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Tournelle Emeline - La Chapelle-Fortin

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:54:03
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre le projet
**Contribution :**
Il faut laisser la nature en paix. Il faut se satisfaire de ce qu'on a déjà ! L'équilibre environnemental est primordial pour l'avenir
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Groupe écologiste Région Nouvelle-Aquitaine - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:54:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution du Groupe écologiste solidaire et citoyen de la Région Nouvelle-Aquitaine
**Contribution :**
Nous déposons un avis défavorable à la demande d'autorisation environnementale pour les investigations préalables à la réalisation de la ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse. 1) La consultation ne respecte pas le public Comme de nombreux élus locaux, nous contestons la légitimité de cette consultation. Dès le 24 octobre, avant même l'ouverture de la «? Participation du public par voie électronique?», nous avons envoyé un courrier au Préfet de Nouvelle-Aquitaine, avec l'ensemble des élu-es écologistes de Bordeaux, Bordeaux-métropole, du Conseil départemental de la Gironde, ainsi qu'avec le Député Nicolas Thierry et la Sénatrice Monique de Marco, pour demander la suspension de cette PPVE. Ce courrier est resté sans réponse du représentant de l'Etat. Nous avons joint nos signatures à un nouveau courrier, cette fois co-signé par 230 élu-es et 30 associations de Nouvelle-Aquitaine et d'Occitanie qui a été adressé, le 17 novembre, au Préfet coordonnateur du GPSO et à tous les Préfets de régions et départements concernés par ce projet. Aucune réponse n'a été faite à cet autre courrier par les représentants de l'Etat. Sur la forme, cette consultation est inadmissible. Le volume des documents à étudier est hors norme – plus de 34 000 pages?! – dans un délai d'un mois. Cela contrevient au «?droit fondamental de toute personne d'être informée pleinement et de participer à l'élaboration des décisions publiques en matière de décision publique impactant l'environnement », au regard de l'article 7 de la Charte de l'environnement, de l'article 6 de la Convention d'Arrhus et des articles L.120-1 et L.123-1 et afférents du Code de l'environnement. Depuis son ouverture le 27 octobre, ce n'est pas parce que des milliers de pages du dossier de Demande d'Autorisation Environnementale sont en ligne qu'il est accessible facilement à la population concernée, alors que la consultation se déroule sur un site internet. Il est évident que cela rend très difficile la participation du public avec production de contre-arguments précis sur chacun des aspects du dossier. 2) Les écologistes sont pour le train Nous, élu-es écologistes, à tous les échelons où siégeons, œuvrons pour le développement de l'offre de transports en commun, notamment du transport ferroviaire. Nous sommes pour le train, partout et pour tous. Nous donnons la priorité aux trains utiles aux déplacements du quotidien, ceux qu'empruntent la grande majorité des usagers – TER, Intercités et TGV sur les lignes existantes. Pour cela, nous portons des propositions alternatives à ce projet de construction de nouvelles lignes, destructeur pour nos espaces naturels et agricoles, et ruineux pour les finances publiques. Des études indépendantes

en ont montré la pertinence?: la rénovation des lignes existantes entre Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne coûterait bien moins cher en euros mais aussi en impact carbone, en consommation de nos espaces naturels et agricoles et en préservation de notre «?capital?» biodiversité. 3) Un défrichement disproportionné et irréversible destiné à accélérer le projet D'une façon générale, nous estimons que l'ampleur - plus de 1 000 hectares concernés - et la nature des défrichements envisagés pour les investigations préalables sont absolument incompatibles avec une autorisation environnementale. Les destructions de forêts et de haies, de zones humides, de zones classées Natura 2000, de ZNIEFF, de trames vertes et bleues, ainsi que les impacts sur les points de captages d'eau potable et de très nombreuses espèces protégées (223 espèces selon le Conseil national de protection de la nature) seront irréversibles. Ces destructions s'étendent sur la totalité des emprises du projet – à l'exception du captage de Clarens (pièce C). Sous couvert d'une demande d'autorisation environnementale pour des investigations préalables, il apparaît que c'est plutôt l'accélération de la réalisation du projet qui pourrait être autorisée. En effet, il est écrit noir sur blanc que ces travaux permettront de libérer les emprises du projet. Quand tout sera détruit, plus rien ne pourra arrêter les engins de travaux publics. 4) Des insuffisances majeures relevées par l'Autorité environnementaleL'avis de l'AE met en évidence de nombreuses insuffisances majeures sur le dossier pour permettre de rendre un avis solide, notamment car le diagnostic écologique est incomplet, la démarche Eviter-réduite-compenser n'est pas respectée, les risques hydrauliques et de pollution ne sont pas sécurisés et les enjeux de Natura 2000 ne sont pas intégrés. Les compensations envisagées sont, à ce stade, non garanties, tant du point de vue des acquisitions foncières que de leur situation géographique et de leur pertinence sur le plan hydrologique et écologique. Les pertes, telles que décrites dans le documents fournis, ne pourront pas être compensées. 5) un bilan des émissions de gaz à effet de serre obsolèteLe bilan GES du projet n'est toujours pas actualisé (les données datent de 2013) et ne respecte pas l'obligation, depuis le 1er janvier 2023, de prendre en compte les émissions du SCOPE3 dans les bilans carbone. ConclusionCompte-tenu de l'ampleur des destructions envisagées, des insuffisances et lacunes du dossier, du non-respect de la séquence ERC, de l'absence de recherche de solutions alternatives, de l'impossibilité d'évaluer la dette écologique et le bilan carbone, ainsi que des avis défavorables de nombreuses instances, dont le Conseil national de protection de la Nature et la Commission locale de l'eau du SAGE Ciron ; Compte-tenu de la faiblesse et de l'imprécision des réponses de SNCF Réseau, qui ne lèvent pas les réserves de l'AE et du CNPN, entre autres…Nous considérons que l'autorisation environnementale ne peut être accordée, sauf à opérer un passage en force.Le groupe écologiste, solidaire et citoyen de la Région Nouvelle-Aquitaine

**Pièce(s) jointes(s) :**

Télécharger la pièce jointe originale (2025-1126-Contribution des élues écologistes Région NA-Consultation AE GPSO.pdf)

Document : 2025-1126-Contribution des e?lues e?cologistes Re?gion NA-Consultation AE GPSO.pdf, page 1 sur 4

groupe ÉCOLOGISTE SOLIDAIRE & CITOYEN
Région Nouvelle-Aquitaine

**PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE RELATIVE AUX INVESTIGATIONS PREALABLES A LA REALISATION DE LA LIGNE NOUVELLE DU SUD-OUEST ENTRE BORDEAUX ET TOULOUSE**

## Contribution des élu·es du groupe écologiste, solidaire et citoyen au Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine

Nous déposons **un avis défavorable** à la demande d'autorisation environnementale pour les investigations préalables à la réalisation de la ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse.

### 1) La consultation ne respecte pas le public

Comme de nombreux élus locaux, nous contestons la légitimité de cette consultation. Dès le 24 octobre, avant même l'ouverture de la « Participation du public par voie électronique », nous avons envoyé un courrier au Préfet de Nouvelle-Aquitaine, avec l'ensemble des élu-es écologistes de Bordeaux, Bordeaux-métropole, du Conseil départemental de la Gironde, ainsi qu'avec le Député Nicolas Thierry et la Sénatrice Monique de Marco, pour demander la suspension de cette PPVE.
Ce courrier est resté sans réponse du représentant de l'Etat.

Nous avons joint nos signatures à un nouveau courrier, cette fois co-signé par 230 élu-es et 30 associations de Nouvelle-Aquitaine et d'Occitanie qui a été adressé, le 17 novembre, au Préfet coordonnateur du GPSO et à tous les Préfets de régions et départements concernés par ce projet.
Aucune réponse n'a été faite à cet autre courrier par les représentants de l'Etat.

Sur la forme, cette consultation est inadmissible. Le volume des documents à étudier est hors norme – plus de 34 000 pages ! – dans un délai d'un mois.

Cela contrevient au « droit fondamental de toute personne d'être informée pleinement et de participer à l'élaboration des décisions publiques en matière de décision publique impactant l'environnement », au regard de l'article 7 de la Charte de l'environnement, de l'article 6 de la Convention d'Arrhus et des articles L120-1 et L123-1 et afférents du Code de l'environnement.

Depuis son ouverture le 27 octobre, ce n'est pas parce que des milliers de pages du dossier de Demande d'Autorisation Environnementale sont en ligne qu'il est accessible facilement à la population concernée, alors que la consultation se déroule sur un site internet.
Il est évident que **cela rend très difficile la participation du public avec production de contre-arguments précis sur chacun des aspects du dossier.**

**2) Les écologistes sont pour le train**

Nous, élu-es écologistes, à tous les échelons où siégeons, œuvrons pour le développement de l'offre de transports en commun, notamment du transport ferroviaire. Nous sommes pour le train, partout et pour tous. Nous donnons la priorité aux trains utiles aux déplacements du quotidien, ceux qu'empruntent la grande majorité des usagers – TER, Intercités et TGV sur les lignes existantes.

Pour cela, nous portons des propositions alternatives à ce projet de construction de nouvelles lignes, destructeur pour nos espaces naturels et agricoles, et ruineux pour les finances publiques. Des études indépendantes en ont montré la pertinence : **la rénovation des lignes existantes entre Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne coûterait bien moins cher en euros mais aussi en impact carbone, en consommation de nos espaces naturels et agricoles et en préservation de notre « capital » biodiversité.**

**3) Un défrichement disproportionné et irréversible destiné à accélérer le projet**

D'une façon générale, nous estimons que l'ampleur - plus de 1 000 hectares concernés - et la nature des défrichements envisagés pour les investigations préalables sont absolument incompatibles avec une autorisation environnementale. Les destructions de forêts et de haies, de

zones humides, de zones classées Natura 2000, de ZNIEFF, de trames vertes et bleues, ainsi que les impacts sur les points de captages d'eau potable et de très nombreuses espèces protégées (223 espèces selon le Conseil national de protection de la nature) seront **irréversibles**. Ces destructions s'étendent sur la totalité des emprises du projet – à l'exception du captage de Clarens (pièce C).

Sous couvert d'une demande d'autorisation environnementale pour des investigations préalables, il apparaît que c'est plutôt l'accélération de la réalisation du projet qui pourrait être autorisée. En effet, il est écrit noir sur blanc que ces travaux permettront de libérer les emprises du projet. **Quand tout sera détruit, plus rien ne pourra arrêter les engins de travaux publics.**

**4) Des insuffisances majeures relevées par l'Autorité environnementale**

L'avis de l'AE met en évidence de nombreuses insuffisances majeures sur le dossier pour permettre de rendre un avis solide, notamment car le diagnostic écologique est incomplet, la démarche Eviter-réduite-compenser n'est pas respectée, les risques hydrauliques et de pollution ne sont pas sécurisés et les enjeux de Natura 2000 ne sont pas intégrés.
Les compensations envisagées sont, à ce stade, non garanties, tant du point de vue des acquisitions foncières que de leur situation géographique et de leur pertinence sur le plan hydrologique et écologique. **Les pertes, telles que décrites dans le documents fournis, ne pourront pas être compensées.**

**5) un bilan des émissions de gaz à effet de serre obsolète**

Le bilan GES du projet n'est toujours pas actualisé (les données datent de 2013) et ne respecte pas l'obligation, depuis le 1er janvier 2023, de prendre en compte les émissions du SCOPE3 dans les bilans carbone.

**Conclusion**

Compte-tenu de l'ampleur des destructions envisagées, des insuffisances et lacunes du dossier, du non-respect de la séquence ERC, de l'absence de recherche de solutions alternatives, de l'impossibilité d'évaluer la dette écologique et le bilan carbone, ainsi que des avis défavorables de

nombreuses instances, dont le Conseil national de protection de la Nature et la Commission locale de l'eau du SAGE Ciron ;
Compte-tenu de la faiblesse et de l'imprécision des réponses de SNCF Réseau, qui ne lèvent pas les réserves de l'AE et du CNPN, entre autres...

**Nous considérons que l'autorisation environnementale ne peut être accordée, sauf à opérer un passage en force.**

***Le groupe écologiste, solidaire et citoyen de la Région Nouvelle-Aquitaine***

**Christine Seguinau**, conseillère régionale en Gironde, coprésidente du groupe
**Christine Graval**, conseillère régionale en Vienne, coprésidente du groupe
**Vital Baude**, conseiller régional en Gironde
**Anne-Laure Bedu**, conseillère régionale en Gironde
**Karfa Diallo**, conseiller régional en Gironde
**Emilie Sarrazin**, conseillère régionale en Gironde
**Maryse Combres**, conseillère régionale en Lot-et-Garonne
**Laurence Motoman**, conseillère régionale dans les Landes
**Jean-François Blanco**, conseiller régional en Pyrénées-Atlantiques
**Didier Damestoy**, conseiller régional en Pyrénées-Atlantiques
**Sophie Bussière**, conseillère régionale en Pyrénées-Atlantiques
**Marilyne Forgeneuf**, conseillère régionale en Dordogne
**Amandine Dewaele**, conseillère régionale en Corrèze
**Jean-Louis Pagès**, conseiller régional en Haute-Vienne
**Thierry Perreau**, conseiller régional en Vienne
**Nicolas Gamache**, conseiller régional en Deux-Sèvres
**Françoise Coutant**, conseillère régionale en Charente
**Katia Bourdin**, conseillère régionale en Charente-Maritime
**Stéphane Trifiletti**, conseiller régional en Charente-Maritime

Groupe écologiste, solidaire & citoyen
Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine
14, rue François de Sourdis - CS 81383 - 33077 BORDEAUX CEDEX

# GUILLEMETEAUD François - Saint-Michel-de-Rieufret

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:54:42
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis négatif sur l'impact environnemental de cet investissement

**Contribution :**
Le projet d'un tronçon commun en direction de Toulouse et de Dax va causer un dégât majeur dans le zone la plus fragile du Sud-Gironde, la vallée du Ciron.Cette vallée dont l'intérêt environnemental est attesté par toutes les études possède de plus un profil topographique qui demande la réalisation d'équipements complexes,  viaducs, etc. coûteux et gourmands en béton, ce qui va accroître encore l'extraction de sables et de granulats sur un territoire déjà ravagé par les extractions minières massives.Le choix de ce tracé est un non-sens écologique à court terme et à moyen terme.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Hélène - Saint-Michel-de-Rieufret

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 16:55:29
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Une catastrophe écologique
**Contribution :**
Ces travaux portent préjudices aux communes qui vont longer la nouvelle ligne. Outre l'impact sonore, le défrichement va détruire des forêts voire des sites NATURA 2000, donc l'habitat naturel d'espèces, ce qui aura aussi un impact majeur en période d'été avec les canicules de plus en plus fréquentes. Il n'est pas non plus acceptable de faire droit à une dérogation à la destruction d'espèces protégées et de leurs habitats, ceci va à l'encontre de la préservation de la nature pour nos futures générations. Que vont devenir nos paysages, du béton ? Des voies ferrées ? Tout cela pour le profit économique ? Que va-t-il être mis en place pour pallier à ces destructions ? Et que dire des lignes ferroviaires déjà existantes et laissées à l'abandon ? Je prends tous les jours la ligne AGEN-BORDEAUX, et chaque jour nous subissons un problème, faute d'entretien des lignes alors que ces problèmes ont été maintes et maintes fois remontées à la région. Les pannes de signalisation, les trains non disponibles, les usagers subissent chaque jour des problèmes alors que nous dépendons des transports en commun parce que pour beaucoup, nous souhaitons privilégier l'écologie et éviter la voiture mais pas au prix de retards incessants, de vie de famille entachée par des retours à domicile de plus en plus tardifs, du stress permanent de devoir contrôler sur sncf connect si le train est bien à l'heure ou supprimé ou en retard.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# TRANS'CUB - Bordeaux

**Organisme :** TRANS'CUB
**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:01:04
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** OPPOSITION  A L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE
**Contribution :**
«  L'association TRANS'CUB s'oppose à l'autorisation environnementale pour la phase 1 du projet GPSO/LNSO.  et donne un avis défavorable à la demande d'Autorisation Environnementale relative aux travaux préalables du projet LNSO Bordeaux-Toulouse. »
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Philippe - Cissac-Médoc

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:02:23
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne TGV Bordeaux - Toulouse et Bordeaux Pays Basque
**Contribution :**

Projet nuisible notamment pour une partie de la vallée du Ciron, un havre de verdure et de biodiversité. Par ailleurs, les sommes énormes engagées pourraient opportunément être déportées pour une optimisation des lignes existantes notamment dans les axes ouest/est et aussi pour la ligne du Médoc toujours en souffrance. Le train du quotidien doit être priorisé par rapport au toujours plus vite !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BAJOLLE Martine - Béguey

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:02:43
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Espèces protégées
**Contribution :**
Le vison d'Europe est notoirement présent dans les zones concernées, en l'occurrence la vallée du Ciron. Le dossier d'autorisation se limite à mentionner sa présence potentielle sans présenter d'inventaires récents ni de données issues du Plan national d'action. Aucun protocole de suivi n'est prévu avant le démarrage des travaux.En l'absence d'inventaires précis et actualisés, la présence du Vison d'Europe ne peut être ignorée.Tout travail susceptible de détruire ou d'altérer ses habitats constitue une violation de la protection stricte prévue par le Code de l'environnement.Avis défavorable
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Couchies Helene - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:04:16
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
Bonjour. Par pitié ne détruisez pas la vallée du Ciron en y faisant passer une LGV. Ce site est classé Natura 2000. Arrêtons de tout saccager. La solution passe plutôt par la rénovation des lignes existantes. Merci. Hélène Couchies
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Hélène - Saint-Michel-de-Rieufret

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:05:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** NON LGV
**Contribution :**
Non à la destruction massive de nos forêts !Une aberration pour gagner quelques minutes Refus de payer pour financer ce projet catastrophique 14milliards estimés lors du lancement de l'étude et au final atteindra près de 20 milliards Nos enfants et petits-enfants paieront à vie Impact écologique catastrophique
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Alain Marcel - Saint-Selve

**Organisme :** habitant
**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:06:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** contribution autorisation environnementale
**Contribution :**

Projet aussi extravagant qu'inutile.70 ha de forêts supprimés dans un premier temps .Les compensations ne sont pas réellement définiesDe nombreuses habitations seraient coincées entre l'autoroute et la nouvelle ligne ( Civrac , Foncroise , Lescourgeoles ) ce qui doubleraient les nuisances sonores ( bizarrement calculées d'ailleurs dans le projet GPSO) .Double peine!Il est incompréhensible qu'on pose un viaduc sur la nappe qui affleure aux sources de BELLEFONT alors qu'on interdit de creuser une piscine aux résidents proches dans le périmètre de sécurité .On comprend que les administrés s'indignent. Deux poids deux mesuresComment peut-on supporter une taxe spéciale adressée à une partie de la population peu ou pas intéressée (sensée boucher le manque de financement) pour la construction d'une ligne LGV qui sera d'aucune utilité pour les habitants de la commune alors que la modernisation de ces lignes et un bon entretien les satisferaient eux qui ont plus besoin de plus de trains régionaux , de trains à l'heure et qui s'arrêtent dans les gares.Enfin ça ne réduira pas l'impact de la circulation automobile ni le bilan carbone dans notre région .Un train TGV ou LGV est énergivore. par ailleurs.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# lolo - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:06:49
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** les services écosystémique rendus par le Ciron on en parle ?
**Contribution :**
Les services écosystémiques sont les multiples avantages que la nature apporte à la société. Labiodiversité est la diversité parmi les organismes vivants, essentielle au bon fonctionnement desécosystèmes et à la fourniture des services.Les écosystèmes – constitués d'éléments qui interagissent et de leurs environnements non vivants –offrent des avantages, ou des services, au monde.Les services écosystémiques rendent la vie humaine possible, par exemple en fournissant desaliments nutritifs et de l'eau propre, en régulant les maladies et le climat, en contribuant à lapollinisation des cultures et à la formation des sols et en fournissant des avantages récréatifs,culturels et spirituels.Certaines études estiment aujourd'hui qu'en France par exemple la valeur écosystémique de nosrivières équivaut au PIB de notre pays et ces actifs ne sont pas pris en compte comme il se doitdans les décisions politiques et économiques, ce qui signifie que l'on n'investit pas assez dans leurprotection et leur gestion.Voici concrètement les services écosystémiques qui peuvent être rendus par le CIRONOn distingue 3 type de services écosystémiques (en lien avec le travail du groupe acclimaterra ennouvelle aquitaine -cf rapport le TREUT)Les services de productions, de régulation et les services culturels-ForestièreLes rivières produisent du bois sur les berges, c'est une matière première exploitable, sur la vallée onparle de coupe en bon père de famille pour le bois de chauffage, un prélèvement raisonnable,souvent non mécanisé au vu des accès difficiles (pentes).-AgricoleLes prélèvements d'eau dans le cours d'eau pour l'irrigation, l'abreuvement du bétail.-AquacoleIl est nécessaire d'avoir une eau en quantité et en qualité suffisante pour la production de truites, d'esturgeon-eau potablel'eau qui rentre dans la nappe met du temps avant de regagner la rivière  et les couches plus profondes-ApicultureDes ruches qui se se situent à proximité du Ciron bénéficient de son micro climat pour la survie des abeilles, cela a été prouvé en amazonie notamment , l'absence de foret dérègle  par contre le climat local, car les arbres appellent la pluie !-vignobleTres connu et d'une grande valeur économique le service  rendu gratuitement par  la brume du Ciron pour le vignoble sauternais est largement connu et reconnuPuis il y a les services de régulation qui existent depuis la nuit des tempsQualité de l'air :Séquestration du CO2 par la forêt, et lutte contre les effets du dérèglement climatique) si important aujourd'huiRégulation hydrologique :limite le réchauffement de l'eau (effet de l'ombrage on parle de micro-climat des rivières, effetbrumisateur et rafraichissant des cascades)atténuation des effets des crues et dégâts liés aux inondations mais aussi soutien d'étiage pour les zones humides des bords du

Ciron , protectionde l’érosion par les racinaires des arbres , protection contre les incendies si la largeur de feuillusest suffisantes en ripisylve., et c'est bien le cas de notre Ciron, bien commun !..Qualité de l’eau :Les rivières jouent un rôle de filtration, recycle la matière en décomposition, épure l’eau, évitel’eutrophisation,Biodiversité :Les cours d’eau se protègent des espèces invasives, ils hébergent des espèces rares dont nous avonsune forte responsabilité (loutres, vison d'europe, Cistue d'Europe), des espèces utiles pour la nature et pour l’homme,on y trouve les pollinisateurs, les prédateurs de ravageurs connus en forêt, des rôles insoupçonnésl’exemple des grenouilles qui consomment des tiques vecteurs de la maladie de lyme... ONEHEALTH !Services culturelsLies au patrimoine historique (ponts en bois, sources,grottes, dans les gorges...)Liés au loisirs (pêche au toc, chasse, baignade, cueillette des champignons, VTT ...)Le ciron lieu esthétique, paysage reposant, lieu de déambulation thérapeutique (pratique de yogasophrologie, lutte contre l’effet ilot de chaleur en période de caniculeFinalement comme ce dernier exemple, les services écosystémiques rendus par les rivières sont trèsnombreux et ils peuvent être monétariser .Je m’explique... si le projet de création de ligne à grande vitessse ne permet pas d’assurer ou réduit fortement les autres services renduspar le CIRON et bien cela veut dire qu’il y aura un impact économique sur ces services dont leshabitants/ sont les premiers concernés.Pour évaluer cela au mieux des études sur le consentement à payer ont abouti dans certainsendroits.Après consultations/ enquête auprès d’ habitants d’une rivière en corse Il a été chiffré qu’ils étaientprêts à donner 85 euros/ an pour la rivière Taravo pour les services qu’elle leur rend estimés à 900000 euros entre eau potable baignade, écotourisme...)Finalement, plus une rivière rend de services et plus elle a de la valeurEt si la valeur de la LGV peut être démontrée il est donc indispensable d’évaluerégalement les autres services, et d’évaluer pour le CIRON le consentement à payerdes habitants/touristes , acteurs économiques de toute la valléeIl serait donc impérieux d’évaluer le CIRON pour permettre aux décideurs politiquesde pouvoir encore faire le bon choix et de pouvoir encore revenir sur ce projet, inutile, très couteux et surtout dégradant durablement notre patrimoine naturel, bien commun de toute une valléebien cordialement

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# GUILLEMETEAUD François - Saint-Michel-de-Rieufret

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:07:06
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis négatif sur l'utilité publique de ce tracé
**Contribution :**

Je vous communique mon avis négatif sur le tracé choisi et sur ses conséquences.Le besoin prioritaire des usagers du Sud Gironde est la circulation de trains de proximité entre à Bordeaux, Langon, Marmande, Agen.Les Trains Express Régionaux sont à ce jour encore incapables de fournir un service correct, la cadence n'est pas suffisante, les temps de transport ne sont pas respectés, la métropole régionale est devenue inaccessible en voiture particulière à certains horaires.L'accumulation de voitures particulières dans des embouteillages géants est une catastrophe environnementale et humaine. La création de nouvelles lignes à grande vitesse n'est pas la priorité. La priorité est un développement du trans port par trains express régionaux.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mayonnade Kevin - Quinsac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:07:28
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la LGB
**Contribution :**

Stop à la destruction du trésor de la région qu'est la vallée du Ciron ! Place aux solutions alternatives à la LGV !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Héloïse - Bazas

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:08:12
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la lgv
**Contribution :**
C'est un projet dramatique. C'est une catastrophe écologique, un vrai désastre pour la faune et la flore de notre belle lande. Pourquoi ne pas trouver des solutions ensemble en interrogeant les personnes concernées ?? Vraiment c'est déprimant. Ce sont des gens assis dans des bureaux qui prennent des décisions qui impactes drastiquement nos vies. La lgv passe chez moi! Chez moi! Je m'en fiche des indemnisations promises! Je ne souhaite pas d'une ligne au milieu de mon bois. S'il vous plaît ne faites pas cela. La lande est fragile, nous devons la protéger. Ne gaspillez pas d'argent inutilement, la France en a besoin pour bien d'autres choses ( les hôpitaux surchargés, l'éducation de nos enfants…). Nous devons nous concerter et réfléchir ensemble car construire une ligne grande vitesse dont personne ne veut ce n'est simplement pas possible. Malheureusement, qui va nous écouter nous, pauvres petits paysans landais et amoureux de leur pays?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Groupe Ecologie & Solidarité Bordeaux Métropole - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:08:42
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable des élus Ecologie & Solidarité de Bordeaux Métropole
**Contribution :**
Le groupe des élu.es écologistes de Bordeaux Métropole émet un avis défavorable à la demande d'autorisation environnementale pour les investigations préalables.-> Une consultation qui ne respecte pas le public-> Les écologistes sont pour le renforcement du transport ferroviaire-> Un défrichement irréversible et non-proportionnel-> Un avis défavorable en particulier sur : . Les compensations envisagées . Les charges fiscales pour les collectivités et la fragilisation des services publics locaux . La faible utilité publique au regard des besoins du territoire . Les risques pour les territoires et les habitantsVoir l'intégralité de nos arguments dans la contribution versée.
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (Avis défavorable élus_BM_251126.pdf)
Document : Avis défavorable élus_BM_251126.pdf, page 1 sur 4

Écologie & Solidarités
GROUPE DES ÉLU.E.S DE BORDEAUX MÉTROPOLE

**Nous déposons un avis défavorable à la demande d'autorisation environnementale pour les investigations préalables.**

**Première observation : une consultation qui ne respecte pas le public**

Comme de nombreux élus locaux, nous contestons la légitimité de cette consultation. Dès le 24 octobre, avant même l'ouverture de la « Participation du public par voie électronique », un courrier, resté sans réponse, a été adressé au Préfet de Nouvelle-Aquitaine à ce sujet.

Nous avons joint nos signatures à un nouveau courrier, cette fois co-signé par 230 élu-es et 30 associations de Nouvelle-Aquitaine et d'Occitanie qui a été adressé, le 17 novembre, au Préfet coordonnateur du GPSO et à tous les Préfets de régions et départements concernés par ce projet.

Aucune réponse n'a été faite à cet autre courrier par les représentants de l'Etat.

Sur la forme, cette consultation est inadmissible. Le volume des documents à étudier est hors norme – près de 35 000 pages ! – dans un délai d'un mois. Cela contrevient au « droit fondamental de toute personne d'être informée pleinement et de participer à l'élaboration des décisions publiques en matière de décision publique impactant l'environnement », au regard de l'article 7 de la Charte de l'environnement, de l'article 6 de la Convention d'Arrhus et des articles L.120-1 et L.123-1 et afférents du Code de l'environnement.

Depuis son ouverture le 27 octobre, ce n'est pas parce que des milliers de pages du dossier de Demande d'Autorisation Environnementale sont en ligne qu'il est accessible à la population concernée, alors que la consultation se déroule sur un site internet.

**Deuxième observation : les écologistes sont pour le renforcement du transport ferroviaire**

A tous les échelons où nous sommes élu-es, nous œuvrons pour le développement de l'offre de transports en commun, notamment du transport ferroviaire. Nous, élu-es écologistes, nous sommes pour le train, partout et pour tous. Nous donnons la priorité aux trains utiles aux déplacements du quotidien, ceux qu'empruntent la grande majorité des usagers – TER, Intercités et TGV sur les lignes existantes.

Pour cela, nous portons des propositions alternatives à ce projet destructeur et ruineux de construction de nouvelles lignes. Des études indépendantes en ont montré la pertinence : la rénovation des lignes existantes entre Bordeaux- Toulouse et Bordeaux-Espagne coûterait bien moins cher en euros mais aussi en préservation de notre bilan carbone, de nos espaces agricoles et de notre « capital » biodiversité.

**Troisième observation : un défrichement irréversible et non-proportionnel**

D'une façon générale, nous estimons que l'ampleur et la nature des défrichements envisagés pour les investigations préalables sont ni compatibles ni proportionnées pour justifier une autorisation environnementale. Ces destructions de forêts et de haies, de zones humides, de zones classées Natura 2000, de trames vertes et bleues, de points de captages d'eau potable, seront irréversibles. Elles s'étendent sur la totalité des emprises du projet – à l'exception du captage de Clarens (pièce C).

La demande d'autorisation environnementale devrait être à la hauteur d'un point de vue de l'argumentation et des compensations proposées. C'est sur l'ensemble du projet que le dossier devrait être justifié au regard l'ampleur et du côté irréversible des destruction envisagées.

**Arguments complémentaires :**

- **Avis défavorable sur les compensations envisagées**
  De ce qui est compréhensible du dossier, les compensations sont, à ce stade, non garanties, tant du point de vue des acquisitions foncières que de leur situation géographique et de leur pertinence sur le plan hydrologique et écologique.
  Les mesures compensatoires proposées ne sont ni situées dans les mêmes bassins versants, ni garanties sur le plan hydrologique et écologique. Leur efficacité est trop incertaine.
  Par ailleurs, la destruction des milieux naturels interviendra avant que les mesures ne soient fonctionnelles, entraînant une perte nette.
  Enfin, le dossier ne démontre pas que les impacts auraient été évités ou réduits autant que possible. A titre d'illustration, 429 ha de zones humides seront détruites, mais seulement 11 ha ont fait l'objet d'évitement. Le principe "éviter, réduire, compenser", exigé par le Code de l'environnement, n'est pas respecté.
  Les conditions légales pour autoriser les atteintes aux milieux naturels ne sont donc pas réunies. Une dérogation au code de l'environnement ne peut être envisagée dans ces conditions.

- **Avis défavorable sur charges fiscales pour les collectivités et la fragilisation des services publics locaux**
  Le financement du projet repose largement sur les collectivités. Or, celles-ci sont de plus en plus fragilisées par les ponctions budgétaires et les coûts des compétences qu'elles doivent exercées. Nombreuses d'entre elles sont en difficulté d'équilibre financier ou doivent renoncer à une partie de leurs propres projets de mobilités. Le financement de ce projet très couteux n'est donc pas garanti alors qu'il fragilise des collectivités déjà exsangues qui ont de moins en moins de ressources propres.
  Ensuite, les coûts d'exploitation futurs, non pris en compte, pourraient peser durablement sur les budgets publics au détriment d'autres services essentiels pour la population de ces territoires.

- **Avis défavorable sur la faible utilité publique au regard des besoins du territoire**
  Le dossier ne démontre pas le besoin de mobilité qui sous-tend le projet. Les gains de temps sont limités au regard des impacts écologiques et financiers considérables.
  De plus, des alternatives moins destructrices n'ont pas été étudiées : rénovation et modernisation de la ligne existante, amélioration des dessertes régionales et optimisation du réseau TER, trains du quotidien plus fréquents, sobriété foncière et énergétique.
  Les objectifs de mobilité peuvent être atteints sans artificialisation et dérogations de cette ampleur. Sans analyse comparative sérieuse et argumentée, l'option LGV n'est donc pas justifiée.
  Enfin, les besoins de la population locale sont davantage sur la desserte de tous les territoires et les transports du quotidien. A l'heure de la raréfaction des deniers publics, comme rappelé ci-dessus, il est important de répondre aux besoins essentiels des habitants de ces territoires :
  . désenclavement des territoires excentrés
  . desserte des centre-ville des pôles secondaires
  . accès aux services publics et médicaux dans les pôles urbains et régionaux
  . transports pour le travail et les études
  . alternative au coût et à la charge de la voiture individuelle
  C'est bien à ces besoins des habitants qu'il faut d'abord répondre à travers des projets de renforcement des TER, du développement des services express régionaux métropolitains, de la desserte des gares en centre-ville accessibles au lieu de privilégier les gares excentrées et difficiles d'accès, de l'amélioration des transports publics (en ville comme en territoire rural pour accéder aux collèges/lycées, aux services, aux emplois).

- **Avis défavorable concernant les risques pour les territoires et les habitants**

Tout d'abord, il faut envisager les atteintes portées à l'environnement dans leur ensemble et leurs effets cumulés. Le GPSO mobilise 4 744 ha d'emprise, dont une majorité d'espaces agricoles, forestiers et de zones humides.
Sont ainsi touchés :

- 108 stations d'espèces végétales protégées
- 34 ha de ZNIEFF 1
- 175 ha de ZNIEFF 2
- des habitats remarquables : lagunes landaises, forêts alluviales, landes humides
- 16 captages AEP

Ces éléments contreviennent aux objectifs de restauration écologique du SDAGE et fragmentent des trames vertes et bleues impossibles à reproduire par des projets de compensation éparses tels qu'envisagés.

Ensuite, il est à noter que les modifications du ruissellement et les grands remblais prévus augmenteront les risques d'inondation dans plusieurs secteurs situés en aval du projet. Les études hydrologiques sont insuffisantes et ne prennent pas en compte les événements extrêmes de plus en plus fréquents.

Enfin, le projet menace la ressource en eau. Les sondages et forages prévus présentent un risque de pollutions des nappes phréatiques et des eaux superficielles. Or, les protocoles de prévention ne sont pas étayés. Ne sont pas non plus explicités des dispositifs de suivi indépendants.
Ces lacunes interviennent pourtant dans un projet qui impacte 16 captages AEP, représentant plus de 50 000 habitants, notamment aux sources de Budos et Bellefond. Les aquifères du Mio-Plio-Quaternaire et de l'Oligocène, vulnérables et peu profonds, sont exposés aux risques de pollution.
L'aqueduc de Budos, qui alimente 40 000 personnes, est situé en amont hydraulique du chantier. Le maître d'ouvrage reconnaît le risque d'assèchement ou de baisse de débit lors des passages en déblai.

**Pour l'ensemble de ces raisons les élu-es du groupe Ecologie & Solidarité de Bordeaux Métropole émettent un avis défavorable.**

# CHUSSEAU Jean Pierre - Préchac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:08:49
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation du projet GPSO au regard des impacts environnementaux

**Contribution :**
Je formule un avis défavorable au projet GPSO tel qu'il est proposé il est loin de me satisfaire. Il emprunte et divise de nombreux écosystèmes sans qu'aucune étude d'alternative n'ai été suggérée, la rénovation des lignes existantes pourrait être une option de substitution. Il me semble également indispensable de réactualiser le coût de ce projet afin de tenir informer le public de l'investissement nécessaire. Je suis contre ce projet GPSO dont l'étude d'impact est incomplète. Des cartographies précises, concernant les travaux réalisés et les résultats, sont absentes. Concernant le bassin versant du Ciron qui va être impacté par ce projet, les études réalisés sur l'état initial sont incomplètes, elles ne permettent pas une vision réaliste des résultats. La surface des zones humides impactées est sous estimée entrainant de ce fait une déficience de l'impact réel sur les espèces présentes qu'elles soit patrimoniales ou non. Je suis un fervent défenseur du train mais je suis contre ce projet démesuré destructeur et mal évalué.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BARBEDIENNE Jean - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:09:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution défavorable à la demande d'autorisation environnementale
**Contribution :**
Je formule un avis défavorable concernant la présente demande d’autorisation environnementale. Mes réserves portent non seulement sur les impacts environnementaux et territoriaux du projet, mais aussi sur le choix même de la procédure utilisée, la PPVE, dont le cadre me paraît inadapté à l’importance du projet et de nature à déséquilibrer la participation démocratique.1. UNE ENQUÊTE PUBLIQUE AURAIT ÉTÉ PLUS PERTINENTE POUR UN PROJET D'INTERET MAJEURLa Ligne Nouvelle Sud-Ouest constitue un projet d’aménagement lourd, structurant, aux effets durables et irréversibles sur l’environnement, les paysages et les activités humaines. À ce titre, il relève d’un intérêt public majeur, ce qui justifie pleinement un niveau de participation renforcé.Or, au regard de l’ampleur du projet et de l’impact que peuvent déjà avoir les investigations préalables (forages, déboisements, circulation d’engins), l’enquête publique apparaît comme la procédure la plus adaptée, car :- elle garantit la présence d’un commissaire enquêteur indépendant, capable de poser des questions au maître d’ouvrage, d’éclairer le public et d’assurer une médiation équilibrée ;- elle prévoit des réunions publiques, nécessaires pour permettre un débat contradictoire, vivant, accessible à tous ;- elle assure une visibilité plus large de la participation, notamment pour les personnes éloignées du numérique ;- elle implique un rapport détaillé, argumenté et motivé, qui donne un véritable poids à l’avis du public.Pour un projet d’une telle envergure, renoncer à cette procédure robuste revient à minorer l’importance du débat public.2. La PPVE CRÉE UN RISQUE DE DÉSÉQUILIBRE DANS LA PARTICIPATION DÉMOCRATIQUESi la PPVE offre un accès numérique simplifié, elle présente néanmoins plusieurs limites structurelles lorsqu’elle remplace une enquête publique :a) Un accès inégal au numérique- La participation repose entièrement sur la maîtrise d’outils numériques :- les personnes âgées,- les habitants des zones rurales mal desservies, ou ceux qui ne disposent pas d’un équipement informatique fiable se retrouvent en situation de désavantage, alors même qu’ils sont souvent les plus directement concernés par les futures emprises du projet.b) Une absence d’échange direct avec un tiers indépendantContrairement à l’enquête publique, la PPVE ne garantit pas la présence d’un commissaire enquêteur disponible pour répondre aux questions, éclairer les points complexes ou organiser des rencontres.Cela crée un déficit de transparence, de pédagogie et d’équilibre dans le débat.c) Un débat public moins visible et moins structuréUne PPVE limite les possibilités de confrontation des arguments.- Il n’y a pas de réunion publique obligatoire,- pas de dialogue ouvert,- pas de dispositif permettant de formuler des questions communes.Le registre électronique, bien que pratique, tend à atomiser les contributions, empêchant l’émergence d’un débat

collectif.d) Une impression de participation affaiblieLorsque le public ne peut interagir ni entre ses membres ni avec un enquêteur indépendant, la participation prend davantage la forme d'un dépôt individuel d'opinion que d'un réel processus démocratique délibératif.Cette perception alimente la défiance et peut donner le sentiment que la consultation sert davantage à remplir une formalité qu'à éclairer la décision.3. UN CHOIX DE PROCÉDURE D'AUTANT PLUS REGRÉTTABLE QUE LES ENJEUX SONT IMPORTANTSCompte tenu :- de l'impact écologique potentiel du tracé,- de la consommation future de foncier,- des risques de fragmentation des habitats,- des incertitudes sur les bénéfices réels du projet,- et des alternatives possibles (optimisation des lignes existantes, modernisation du matériel roulant…),la participation du public doit être renforcée ! Pas réduite à une procédure minimaliste..Une enquête publique aurait permis :- un débat équilibré,- une meilleure appropriation des enjeux par les citoyens,- et une analyse circonstanciée par un commissaire enquêteur indépendant.La PPVE, en comparaison, apparaît insuffisante pour garantir une participation démocratique de qualité.ConclusionPour ces raisons, et en cohérence avec les principes de démocratie participative et les objectifs nationaux de protection de l'environnement, je m'oppose à la délivrance de l'autorisation environnementale pour les investigations préalables du projet de Ligne Nouvelle Sud-Ouest.Je demande que :1. la procédure soit revue au profit d'une enquête publique, mieux adaptée à la nature et à l'ampleur du projet ;2. les alternatives moins impactantes soient étudiées de manière approfondie avant tout début de travaux exploratoires.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# ORTEGA Richard - Cagnes-sur-Mer

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:09:13
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Recherchons des solutions moins dommageables
**Contribution :**
Nous vivons dans un pays aux paysages et climats enviés dans le monde entier.Sans retarder le développement ou rétrograder, pourquoi ne mettons-nous pas des moyens intellectuels et financiers à un tracé respectueux de la nature et des habitants car, à son tour, cela permettra d'attirer plus d'attention, de touristes et d'habitants à protéger ce même habitat.Soyons le pays des lumières écologiques!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Labédens Adrien - Aillas

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:10:27
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** NON A LA LGV !
**Contribution :**
Ce projet n'a aucun sens étant donné qu'une ligne est déjà existante et qu'elle peut être transformée en LGV sans créer de nouveaux impacts écologiques et à un cout financier trois fois moins élevés que celui estimé pour la nouvelle LGV !Je suis donc contre ce projet !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# muriel - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:11:56
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** La restauration annoncée garantit-elle un retour fonctionnel ?
**Contribution :**

Certaines mesures de compensation évoquent la création de mares ou la replantation de ripisylves, mais sans preuve que ces interventions permettront de reconstituer des milieux humides pérennes. Les conditions hydrologiques locales sont déterminantes, et leur absence de prise en compte limite la réussite de ces restaurations.Les projets de restauration doivent être fondés sur des études hydrologiques précises ; à défaut, la compensation est aléatoire et ne peut justifier la destruction de zones humides existantes. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Olivier  - Beaumont-de-Lomagne

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:12:28
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis sur LGV
**Contribution :**
Je suis très favorable à la construction d'une LGV entre Bordeaux et Toulouse.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Catherine - Couze-et-Saint-Front

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:13:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** ligne à grande vitesse sud ouest
**Contribution :**
bonjour,je m'oppose aux investigations en amont de la construction de la LGV qui auront pour effet de perturber la faune, la flore et les zones humides, je pense qu'il est préférable de rénover la ligne ferroviaire actuelle,cordialementC. Bourdois
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Stéphane - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:14:51
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Natura 2000
**Contribution :**
Le projet de travaux pour la LGV au niveau de Saint Médard d'Eyrans baffoue les règles de protection environnementale edictées par Natura 2000.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# muriel - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:14:51
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** La biodiversité et les espèces protégées
**Contribution :**
La biodiversité constitue le fondement du fonctionnement des écosystèmes et de la stabilité des milieux naturels. Chaque espèce, qu’elle soit végétale ou animale, joue un rôle dans la régulation des cycles biologiques, la pollinisation, la qualité de l’eau, des sols et de l’air. Sa préservation est une obligation inscrite dans le Code de l’environnement, notamment à travers la protection stricte des espèces menacées et de leurs habitats.Le projet de ligne nouvelle Bordeaux – Toulouse traverse des territoires riches en faune et en flore, où subsistent encore des milieux naturels remarquables. Les travaux préparatoires et les sondages géotechniques, même limités dans l’espace, peuvent

provoquer des destructions d’habitats, des dérangements d’espèces, des pollutions ou des ruptures de continuité écologique. Ces effets peuvent concerner des espèces protégées au niveau national ou européen, comme la Loutre d’Europe, le Vison d’Europe, les chauves-souris, les amphibiens ou certaines espèces d’oiseaux d’eau.Les enjeux sont d’autant plus importants que plusieurs de ces espèces figurent sur les listes rouges de l’Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), dans des catégories allant de vulnérable à en danger critique d’extinction. Toute atteinte à leurs populations, même localisée, doit donc être strictement encadrée, justifiée et compensée selon des règles précises.Cette section a pour but d’aider le public à comprendre comment la biodiversité et les espèces protégées ont été prises en compte dans le dossier d’autorisation, d’examiner si les inventaires et les évaluations sont complets et récents, et d’apprécier si les mesures prévues permettent effectivement de garantir la conservation des milieux et des espèces à long terme. Elle vise également à identifier les points où l’évitement, la réduction ou la compensation ne sont pas démontrés, afin de formuler un avis contradictoire fondé sur les principes du droit de l’environnement.AVIS DEFAVORABLE
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

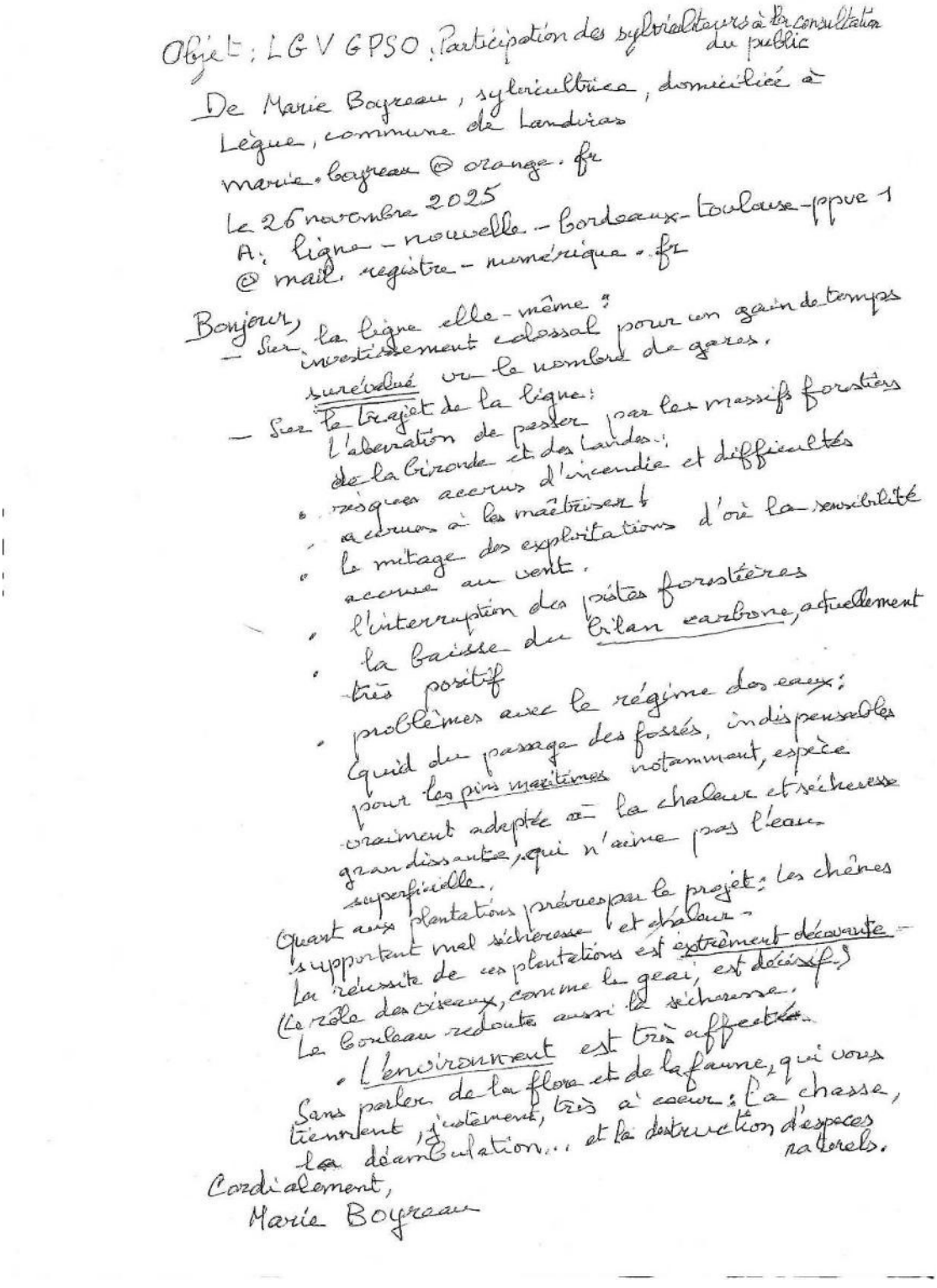
# muriel - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:15:58
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les espèces protégées ont-elles fait l'objet d'une analyse spécifique ?
**Contribution :**
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’évaluation environnementale doit analyser séparément chaque espèce protégée concernée, faute de quoi elle ne répond pas aux exigences du Code de l’environnement et ne permet pas de juger de la légalité de la dérogation. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# ROUBIOU Madeleine - Bressols

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:16:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** demande d'autorisation environnementale du public par voie électronique concernant le projet de la LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
L'aménagement des lignes ferroviaires existantes :- éviterait la destrucion de la nature et son environnement, - permettrait de faire des économies financieres,( car on fait des économies d'un coté pour dépenser deux fois plus de l'autre)- la réalisation de cet ouvrage sera plus rapide si on n'a pas besoin de faire des recherches, de demander des autorisations, des derogationset autres...auprès des administrationsCela dure depuis longtemps, et on remet toujours au lendemainVerra-t-on un jour circuler les trains a grande vitesse sur cette partie BORDEAUX-TOULOUSE ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.
**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:16:40
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** LGV GPSO participation des sylviculteur à la consultation du public
**Contribution :**

**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (LGV GPSO.pdf)
Document : LGV GPSO.pdf, page 1 sur 1



Objet : LGV GPSO : Participation des sylviculteurs à la consultation du public

De Marie Boyreau, sylvicultrice, domiciliée à Lègue, commune de Landiras
marie.boyreau@orange.fr
Le 26 novembre 2025
A : ligne-nouvelle-bordeaux-toulouse-ppve1
@ mail, registre-numérique.fr

Bonjour,
- Sur la ligne elle-même :
investissement colossal pour un gain de temps surévalué vu le nombre de gares.
- Sur le tracé de la ligne :
L'aberration de passer par les massifs forestiers de la Gironde et des Landes :
• risques accrus d'incendie et difficultés accrues à les maîtriser
• le mitage des exploitations d'où la sensibilité accrue au vent.
• l'interruption des pistes forestières
• la baisse du bilan carbone, actuellement très positif
• problèmes avec le régime des eaux :
Quid du passage des fossés, indispensables pour les pins maritimes notamment, espèce vraiment adaptée au chaleur et sécheresse grandissantes, qui n'aime pas l'eau superficielle.
Quant aux plantations prévues par le projet : les chênes supportent mal sécheresse et chaleur - la réussite de ces plantations est extrêmement décevante (le rôle des oiseaux, comme le geai, est décisif.)
Le Gondeau redoute aussi la sécheresse.
• L'environnement est très affecté.
Sans parler de la flore et de la faune, qui vous tiennent, j'espère, très à cœur : la chasse, la déambulation... et la destruction d'espaces naturels.

Cordialement,
Marie Boyreau

# PECHAVY FREDERIC - Estillac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:17:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution de la CCI de Lot-et-Garonne en soutien à la Ligne nouvelle du Sud-Ouest (LNSO)
**Contribution :**
La Chambre de Commerce et d'Industrie de Lot-et-Garonne réaffirme son soutien au projet de Ligne nouvelle du Sud-Ouest, infrastructure essentielle pour notre territoire dont la dynamique économique et démographique exige un réseau ferroviaire modernisé et renforcé.1. Un projet indispensable pour les entreprises du Lot-et-GaronneLa LNSO améliorera significativement l'accessibilité du département aux grands pôles (Bordeaux, Toulouse, Espagne), facilitant les échanges commerciaux pour les filières clés — agroalimentaire, industrie, services…Elle renforcera l'attractivité des zones d'activités et soutiendra les implantations et extensions d'entreprises, dans un territoire comptant 332 000 habitants et un tissu de plus de 4 000 créations d'entreprises en 2024.La modernisation du réseau permettra également d'élargir le bassin d'emploi et de faciliter les mobilités domicile–travail, un enjeu déterminant pour les PME/TPE et les secteurs en tension.2. Un levier direct pour l'activité et l'emploiLe projet générera :1.des emplois nombreux durant la phase de travaux,2.des opportunités pour les entreprises du BTP, du génie civil, de l'ingénierie, du numérique et des services,3.un soutien aux filières techniques et à la formation.À long terme, la libération de capacités sur le réseau actuel permettra d'augmenter l'offre de trains du quotidien, renforçant l'attractivité des bassins d'emploi et la mobilité des salariés.3. Un engagement concret pour la transition écologiqueEn encourageant le report modal vers le ferroviaire, la LNSO contribuera à réduire les émissions, à désengorger les axes routiers et à améliorer la qualité de vie. Elle s'inscrit pleinement dans les ambitions nationales et européennes de transition écologique.Pour le Lot-et-Garonne, territoire à l'économie diversifiée et au tissu entrepreneurial dynamique, la LNSO constitue une opportunité stratégique :1.d'améliorer la compétitivité des entreprises,2.d'élargir le bassin d'emploi,3.de renforcer l'attractivité du territoire,4.de soutenir l'équilibre entre zones rurales, périurbaines et métropolitaines.La CCI de Lot-et-Garonne appelle à la réalisation rapide de ce projet majeur, au service du développement durable, économique et social de notre département et de l'ensemble du Grand Sud-Ouest.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# muriel - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:17:31
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Le suivi écologique est il prévu sur le long terme ?
**Contribution :**
Le suivi des espèces est indispensable pour vérifier l'efficacité des mesures et adapter la gestion en cas d'échec. Le dossier mentionne un suivi environnemental global mais ne précise pas les protocoles, les indicateurs ni 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. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Plagnol Philippe - Fargues

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:18:16
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis sur ligne Toulouse dax
**Contribution :**

Cette ligne ne fait gagner que peu de temps à quelques personnes. Elle n'a aucun impact sur le fret, aucun impact sur la continuité vers l'Espagne. Vu son coût, les terribles nuisances sur un environnement exceptionnel (le Ciron...) je n'en vois pas le nécessité en ces temps de difficultés budgétaires.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# muriel - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:19:16
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les effets cumulés, les interactions et la fragmentation écologique
**Contribution :**
La fragmentation écologique désigne la rupture des continuités naturelles qui permettaient aux espèces de circuler, de se nourrir, de se reproduire ou de se disperser. Elle constitue aujourd'hui l'une des principales causes d'érosion de la biodiversité en France. Lorsqu'une nouvelle infrastructure vient s'ajouter à un paysage déjà traversé par des routes, des voies ferrées, des canalisations ou des zones urbanisées, elle contribue à diviser les habitats naturels en parcelles isolées, souvent trop petites pour maintenir des populations viables.Dans le cas du projet de ligne nouvelle Bordeaux – Toulouse, les effets ne se limitent pas aux seules emprises du chantier. Les travaux préalables, les pistes d'accès et les franchissements de cours d'eau s'inscrivent dans un contexte territorial déjà très anthropisé. Ils peuvent accentuer la dégradation des corridors écologiques reliant les vallées, les boisements, les zones humides et les milieux agricoles encore fonctionnels. Ces interactions peuvent provoquer une cascade d'effets : perte de connectivité, diminution de la diversité génétique, augmentation de la mortalité des espèces lors des déplacements et altération des fonctions écologiques essentielles.L'évaluation des effets cumulés consiste à examiner non seulement l'impact direct du projet, mais aussi sa contribution à la pression globale exercée sur le milieu naturel. Elle est indispensable pour apprécier la compatibilité du projet avec les objectifs de protection de la biodiversité, notamment ceux fixés par la Trame verte et bleue et les schémas régionaux de cohérence écologique.Cette section vise à aider le public à comprendre les mécanismes de fragmentation et d'effets cumulés, à identifier les points où le dossier ne permet pas une vision d'ensemble, et à formuler des avis visant à renforcer la cohérence écologique du territoire. Elle invite à questionner la manière dont le projet prend en compte la continuité des milieux et la capacité des espèces à se déplacer dans un paysage déjà contraint par de multiples infrastructures. AVIS DEFAVORABLE
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# patrice - Saint-Vincent-de-Paul

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:20:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** opposition à la ligne nouvelle
**Contribution :**
je suis contre la lgv car :elle est économiquement non rentable et à ce jour non financée ( la taxe spéciale perçue sur les propriétés immobilières scandaleuse car elle est payée par les propriétaires dont nombreux ne prendrons jamais le tgv )elle va détruire d'importantes surfaces boisées avec des impacts négatifs sur la biodiversitéelle est conçue pour favoriser les grandes villes au détriment des zones rurales elle va créer des nuisances sonores pur les riverains de la ligne comme celles que vivent ceux qui vivent près des lignes exitantes
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# muriel - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:20:28
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les effets cumulés du projet avec les infrastructures existantes ont-ils été évalués ?
**Contribution :**
Le territoire traversé par la ligne nouvelle comprend déjà plusieurs grands axes de transport, zones industrielles et projets d'aménagement. Ces éléments exercent des pressions conjuguées sur les milieux naturels. Le dossier d'autorisation ne présente pas d'analyse détaillée de la somme de ces effets, ni de leur incidence combinée sur la faune, la flore et les ressources en eau.L'absence d'évaluation cumulative empêche de mesurer l'impact global du projet sur l'environnement et rend l'étude d'impact incomplète au regard des exigences du Code de l'environnement. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sprauel Frédéric  - Pompignan

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:20:41
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV Pompignan
**Contribution :**
Contre la LGV sur Pompignan risque environnemental biodiversité , nuisances etcDéjà une voie existante sur la commune
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# FEUILLERAT Philippe - Saint-Vivien

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:20:52
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ce n'est pas ça le développement durable
**Contribution :**
Ce n'est pas ça le développement durable. Le progrès ne vaut que s'il est partagé par tous ; il faut donc améliorer les infrastructures locales existantes. Les coûts environnementaux et des travaux seront ainsi réduits au minimum. Mais il y aura moins de dessous de table, et c'est sans doute aussi pour cela que tant d'élus locaux y sont favorables ... .
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# muriel - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:21:26
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** La continuité écologique entre les vallées et les zones boisées est-elle maintenue ?
**Contribution :**
Les corridors écologiques permettent le déplacement des espèces entre les habitats. Le projet traverse plusieurs axes de continuité identifiés dans les documents régionaux et locaux de planification écologique. Le dossier mentionne la mise en place d'ouvrages de franchissement, mais sans démontrer leur adéquation avec les besoins des espèces locales ni leur localisation exacte.Sans justification scientifique de la fonctionnalité des ouvrages de franchissement, la continuité écologique n'est pas garantie, ce qui constitue un manquement aux engagements de la Trame verte et bleue. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# muriel - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:22:36
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les mesures compensatoires prévues répondent-elles à la fragmentation constatée ?
**Contribution :**
La compensation écologique ne peut être efficace que si elle rétablit des continuités fonctionnelles. Les mesures proposées se concentrent sur la création de zones compensatoires dispersées, sans garantie qu'elles contribuent réellement à reconnecter les habitats.Si les mesures compensatoires ne restaurent pas la connectivité écologique du territoire, elles ne répondent pas à l'objectif de maintien des fonctionnalités naturelles fixé par le Code de l'environnement. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Gabriel - Toulouse

**Organisme :** ???
**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:23:46
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Refus de la LGV du Sud-ouest
**Contribution :**
Ayant grandi à Bordeaux, habitant désormais à Toulouse, et possédant de nombreux liens (familiaux notamment) avec Dax, j'exprime ici mon refus de cette ligne malgré mon appartenance aux espaces qui en ressortiraient "gagnants".Gagnants car cette ligne se fait au détriment de celles du quotidien, pourtant tellement plus utiles dans nos sociétés, et dont le délabrement génère ces enclavements contre lesquels cette ligne prétend lutter en avantageant des métropoles pour lesquelles l'afflux de nouveaux habitants est déjà un problème.Mais s'ils ont gagnants, c'est uniquement relativement à ces autres espaces qui perdent davantage (sans même parler de la perte en services écosystèmiques et ressources naturelles que cela engendre, dans un contexte ou l'environnement devrait être plus que jamais un sujet d'action prioritaire). Pour être exact, ce ne sont pas tant ces espaces (Bordeaux, Toulouse, Paris...) qui sortiraient gagnants de ce projet, que les fractions les plus aisées de leurs habitants, qui pourraient (i) s'offrir le luxe de voyager à bord de ces TGV dont les prix déjà exorbitants ne sont appelés qu'à augmenter avec l'inévitable hausse des prix de l'électricité, et qui (ii) bénéficieraient de l'inflation du prix du logement, qui constitue souvent un premier espace de placement, aggravant par là un des premiers facteurs d'inégalités (laccès à un logement décent).Quelle logique donc, de pousser pour un projet qui compromet non seulement le bien commun par les multiples atteintes à l'environnement dont il est le moteur, mais qui de plus ne représente dans ses conséquences proches et palpables rien de plus qu'un accélérateur d'inégalités ? Ce projet, au vu des nombreux défauts qui le caractérisent doit a minima faire l'objet d'un réel débat démocratique (c'est-à-dire davantage qu'une réunion entre technocrate bruxellois, ou bien qu'un sondage fabriquant un opinion publique imaginaire).Signalons enfin que cet participation n'entend pas avaliser cette demande procédure de participation à l'autorisation environnementale, tant le dispositif est inapproprié à la situation (fracture numérique, signalisation et information insuffisantes, dossier incomplet et pourtant illisible...).
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# muriel - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:23:57
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** La planification écologique territoriale a-t-elle été intégrée à l'analyse ?

**Contribution :**
Les schémas régionaux de cohérence écologique et les plans climat-air-énergie territoriaux fixent des objectifs précis de restauration de continuités écologiques. Le dossier d'autorisation ne précise pas en quoi le projet s'articule avec ces documents, ni comment il contribue à leurs objectifs.L'absence de cohérence démontrée entre le projet et les documents de planification écologique régionaux contrevient au principe d'intégration environnementale imposé par la réglementation. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# muriel - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:25:02
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les sites de compensation sont-ils situés dans le même bassin écologique que les milieux détruits ?
**Contribution :**
Pour être efficaces, les mesures compensatoires doivent être implantées dans le même bassin versant ou la même unité écologique que les zones impactées. Le dossier présente plusieurs localisations éloignées ou déconnectées des sites affectés. Cette dispersion compromet la restauration des continuités naturelles et la cohérence hydrologique.Si les mesures compensatoires ne sont pas situées dans le même bassin ou le même ensemble écologique que les milieux détruits, elles ne peuvent être considérées comme équivalentes et le projet ne satisfait pas aux exigences de la réglementation environnementale. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# GUILLEMETEAUD François - Saint-Michel-de-Rieufret

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:25:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis négatif sur l'utilité publique de cette ligne
**Contribution :**
Je dépose un avis négatif sur l'utilité publique de la ligne.A mon sens, c'est tout de suite que la liaison Bordeaux-Espagne devrait être mise en service, pour l'accès à la région Euskadi et la Catalogne, les deux régions espagnoles les plus actives économiquement.  Il est absurde de raccorder Bordeaux à Dax à grande vitesse sans perspective connue pour la jonction à Irun avec le réseau Espagnol. Le réseau de LGV espagnol est le 2e réseau mondial, ne pas se raccorder à lui est une bévue historique.Le retard qui sera pris par le non-financement du tronçon Dax-Irun va priver Bordeaux et sa région de débouchés économiques importants. Cela crée une amputation vers l'économie espagnole qui ne pourra pas être rattrapée.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Stéphane - Saint-Sulpice-la-Pointe

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:25:50
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Je suis avec attention ce dossier de la LGV et l'avis défavorable du CNPN me conforte dans ma sensation que le projet n'est aujourd'hui pas abouti. En effet, il m'apparaît que la construction du projet actuel et son usage futur ne permettent pas de respecter les engagements de l'état en matière

de sobriété foncière et de préservation de la biodiversité. Aussi, j'exprime un désaccord profond avec la réalisation de cet projet qui me semble symptomatique d'une logique "courtermiste" caractérisée par une course en avant vers le toujours plus vite, toujours plus gros, au détriment de l'intérêt collectif à long terme.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# muriel - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:26:04
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les engagements du maître d'ouvrage sont-ils juridiquement contraignants ?
**Contribution :**
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. Sans cadre juridique clair, leur application dépendra de la bonne volonté du maître d'ouvrage.Les mesures compensatoires doivent être assorties d'engagements formels et opposables ; à défaut, leur réalisation et leur maintien ne peuvent être considérés comme assurés. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Dorine - Nailloux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:26:11
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre cette autorisation
**Contribution :**
Rallier Toulouse à Bordeaux en grande vitesse ok, mais pas au détriment d'un patrimoine naturel exceptionnel. Des forêts de plus de 40000 ans en France ce n'est plus si courant, l'habitat de hêtraie est d'intérêt communautaire et les zones humides possèdent un fonctionnement complexe qu'aucune compensation ne sera à même d'imiter. Autoriser cette ligne à travers la vallée du Ciron c'est fouler au pied tous les engagements environnementaux de ce pays déjà mis à rude ces temps-ci. Les alternatives doivent être mieux étudiées.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# muriel - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:27:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les surfaces annoncées sont-elles suffisantes pour compenser les pertes réelles ?
**Contribution :**
Les calculs de surfaces compensatoires reposent sur des ratios parfois arbitraires, sans justification écologique claire. La superficie ne garantit pas la qualité fonctionnelle d'un milieu.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. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BEARDMAN  Jean - Lerm-et-Musset

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:27:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution défavorable â?" PPVE LGV Bordeauxâ?"Toulouse

**Contribution :**
Je m’oppose à la délivrance de l’autorisation environnementale pour ces investigations préalables. Au-delà des atteintes déjà engagées sur l’environnement, le choix de la PPVE plutôt que d’une enquête publique est particulièrement révélateur.Une enquête publique avec commissaire enquêteur indépendant, réunions publiques et débat contradictoire aurait permis une véritable participation citoyenne. Manifestement, on a préféré la PPVE : un dispositif numérique discret, sans confrontation, où chacun écrit dans son coin et où personne ne dérange vraiment le maître d’ouvrage.Une participation « silencieuse », en somme, qui coche la case “consultation” sans risquer de produire trop de débat.Je refuse qu’un projet d’une telle ampleur — aux conséquences territoriales et écologiques massives — soit soumis à une procédure minimaliste, excluant de fait les publics non-connectés et affaiblissant l’exercice démocratique. Le public mérite mieux qu’un formulaire en ligne et la promesse que « tout sera pris en compte ».Je demande donc le recours à une véritable enquête publique avant tout démarrage des investigations, afin que le débat soit réel, inclusif et transparent — pas simplement simulé.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# muriel - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:28:19
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Le public aura-t-il accès aux résultats du suivi ?
**Contribution :**
La transparence est une exigence fondamentale du droit de l’environnement. Le public doit pouvoir consulter les résultats du suivi pour vérifier la conformité du projet et formuler des observations. Le dossier ne mentionne pas de modalités de publication ni d’accès aux données recueillies.Les résultats du suivi environnemental doivent être rendus publics et régulièrement mis à disposition, faute de quoi la participation du public ne peut être considérée comme effective. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# muriel - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:29:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les acteurs du suivi sont-ils indépendants du maître d'ouvrage ?
**Contribution :**
L’efficacité du suivi dépend de l’impartialité de ceux qui le réalisent. Si les études sont conduites par des prestataires liés au maître d’ouvrage, leur neutralité peut être remise en cause. Le dossier ne précise pas le rôle des services de l’État, des collectivités ou des associations dans la supervision du suivi.Le suivi 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. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# muriel - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:30:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Des mesures correctrices sont-elles prévues en cas d'échec constaté ?
**Contribution :**

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.En l’absence de dispositif d’ajustement, le suivi ne permet pas d’assurer une amélioration continue et laisse le risque d’échec sans solution corrective. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Pierre - Uzeste

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:30:17
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Le bassin versant du Ciron
**Contribution :**
En tant que propriétaire sylviculteur riverain du Ciron et d'un de ses affluents je pense que la mise en chantier de la LGV Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax va causer des dégâts irréparables sur la totalité de la vallée du Ciron.Non seulement à la hêtraie (forêt primaire) aux espèces animales, et à l'apport de la pourriture noble au vins de Sauternes entre autres dégâtsIl semblerait que l'étude d'impact environnmental n'ai pas été poussée jusqu'à son terme et doit donc être prolongée alors que l'on peut voir, en train, le début des chantiers à la sortie de Bordeaux et à l'entré de ToulouseMa contribution est donc avant tout pour la protection de la vallée du Ciron et donc de déplacer la ligne LGV, si elle doit vraiment se faire, beaucoup plus à l'Ouest et au Sud du bassin versant du Ciron ce qui n'empêchera pas la destruction de milliers d'hectares de forêt.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Denoyes Béatrice - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:31:03
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution pour le refus de l'autorisation environnementale
**Contribution :**
Bonjour,Alors qu'un avis défavorable à la déclaration d'utilité publique a été prononcé le 30 mars 2015 par la commission d'enquête publique et que la cour des comptes s'était montrée défavorable à ce projet en l'état, le projet continue sans que ces vois soient prises en compte.La demande d'autorisation environnementale pour le projet de la LGV est choquante car ce projet ne prend pas en compte la biodiversité des zones traversées.En effet, les zones humides sont des lieux de biodiversité uniques et extrêmement riche. Le projet ne permet pas de s'assurer que les zones humides qui sont sur le tracé seront préservées.A côté des zones humides, le tracé prévoie de passer dans des zones riches en biodiversité et le passage de la LGV mettra en péril des espèces protégées au niveau national ou européen, comme la Loutre d'Europe, le Vison d'Europe, les chauves-souris, les amphibiens ou certaines espèces d'oiseaux d'eau.Par exemple, pour le vison, le dossier manque d'analyse exhaustive de ses habitats. Il n'y a pas également d'étude spécifique sur les effets du projet à l'échelle des populations, ce qui est nécessaire car avec ce projet leurs habitats seront fragmentés. Les travaux affecteront de manière très importantes l'environnement et les mes mesures compensatoires présentent un écart trop grand entre le milieu d'origine et le site de compensation. De plus le suivi s'avère insuffisant ce qui rendra à terme les mesures inefficaces de compensation voire de surcompensation.En espérant que ce projet de LGV ne se fasse pas et qu'à la place des aménagements sur la ligne actuel soit fait pour fluidifier les trajets.BD
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# muriel - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:31:30
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les conditions de dérogation pour atteinte à des espèces protégées sont-elles remplies ?
**Contribution :**
La loi autorise exceptionnellement la destruction ou la perturbation d'espèces protégées à trois conditions : qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante, que l'intérêt public majeur du projet soit démontré et que le maintien dans un état de conservation favorable des populations concernées soit garanti. Le dossier d'autorisation ne démontre pas de manière précise que ces trois conditions sont réunies.En l'absence de démonstration complète et fondée scientifiquement du respect des trois conditions de dérogation, l'autorisation environnementale ne peut être légalement délivrée. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# muriel - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:32:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Le projet respecte-t-il les obligations du Code de l'environnement ?
**Contribution :**
Le Code de l'environnement impose que tout projet évite les atteintes significatives à la biodiversité et qu'il respecte la hiérarchie ERC. Or, plusieurs éléments du dossier laissent penser que certaines atteintes auraient pu être évitées ou réduites davantage. L'absence d'analyse comparative claire des alternatives affaiblit la démonstration de conformité.Si le principe ERC n'est pas respecté et que les atteintes aux milieux naturels ne sont pas justifiées comme inévitables, l'autorisation est contraire à l'article L.163-1 du Code de l'environnement. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# TRANS'CUB - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:33:24
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** OPPOSITION A L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE
**Contribution :**
L'association TRANS'CUB, agréée défense des consommateurs, est très opposée au projet LNSO et à toute autorisation environnementale, notamment celle prévue pour les défrichements. Elle dénonce cette mascarade de consultation du public avec la collaboration des 4 préfets des régions concernées qui déshonorent l'Etat et la République française qu'ils sont sensés représenter.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# muriel - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:33:48
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les documents de planification et de réglementation environnementale ont-ils été pris en compte ?
**Contribution :**
Le projet doit être compatible 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. Le dossier d'autorisation n'explique pas comment cette compatibilité a été vérifiée.Si le projet ne démontre pas

sa conformité avec les documents de planification environnementale en vigueur, il contrevient à l'obligation d'intégration environnementale prévue par le Code de l'environnement. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Girard Pascal - Montauban

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:34:29
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Lgv
**Contribution :**
Projet inutile et coûteux. Pourquoi sacrifier tant de terres pour un gain de temps dérisoire
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# FEDERATIION AUDE FASPA - Saint-Ferriol

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:34:33
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** AVIS DEFAVIRABLE
**Contribution :**
La FEDERATION DES ASSOCIATIONS DE SAUVEGARDE DES PAYS D'AUDE – (FASPA) émet un AVIS DEFAVORABLE à la demande d'Autorisation Environnementale concernant le projet de ligne LGV Toulouse / Bordeaux, objet de la consultation.Pour se rendre à Paris, la liaison ferroviaire Toulouse / Paris intéresse les Audois, et plus particulièrement les habitants de l'Ouest du Département de l'AudeNos contributions sont : 1. Cette consultation par voie numérique est irrégulière dans la mesure cette procédure n'est possible que pour compléter un dossier d'Autorisation Environnementale qui a déjà fait l'objet d'une enquête publique.Or, l'enquête publique qui a eu lieu par le passé concernait la DUP ( Déclaration d'Utilité Publique) et non une Autorisation Environnementale.A noter d'ailleurs que cette enquête avait démontré une opposition du public massive.2. Le dossier est présenté comme une étape d'étude alors qu'il comprend des opérations irréversibles : défrichement…3. Cette ligne va détruire des paysages, des zones naturelles riches en biodiversité (notamment des espèces très menacées.) perturber des ressources en eau.Très majoritairement, les usagers du train (et en particulier de la ligne Toulouse / Paris ) ne mettent pas la priorité sur un gain de temps de quelques minutes, mais recherchent un transport fiable et régulier à un coût supportable ( et leurs attentes sont de plus en plus déçues).Ils attachent un intérêt grandissant pour la protection de l'environnement ; c'est notamment pour cette raison qu'ils choisissent le train par rapport à d'autres modes de transport.Pour répondre à ces attentes, les financements doivent être reportés sur l'amélioration des lignes existantes ( qui ne présentent pas d'atteintes à l'environnement), en particulier la ligne Toulouse/ Limoges/ Orléans/ Paris et la multiplication des trains de nuit.La prise en compte des "solutions alternatives" est essentielle en matière d'Autorisation Environnementale , et en particulier dans la procédure de "dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées.PAR CES MOTIFSLa FEDERATION DES ASSOCIATIONS DE SAUVEGARDE DES PAYS D'AUDE – (FASPA) émet un AVIS DEFAVORABLE à la demande d'Autorisation Environnementale concernant au projet de ligne LGV Toulouse / Bordeaux, objet de la consultation.Pour la FASPA Gilbert DargegenPrésident 06 83 ** ** **
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# muriel - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:34:44
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Le principe de précaution est-il appliqué face aux incertitudes scientifiques ?
**Contribution :**
Plusieurs impacts du projet, notamment sur les zones humides, la faune aquatique et les espèces protégées, sont encore mal connus. Dans ce contexte, le principe de précaution impose de suspendre ou d'adapter le projet tant que les effets ne sont pas clairement établis.Si des incertitudes subsistent sur les conséquences environnementales et qu'aucune mesure provisoire n'est mise en oeuvre, l'autorité administrative ne peut légalement délivrer l'autorisation sans méconnaître le principe de précaution. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# muriel - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:35:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Le dispositif de contrôle et de sanction est-il précisé ?
**Contribution :**
Le suivi administratif des engagements doit permettre à l'autorité environnementale de vérifier la conformité du projet et, le cas échéant, de sanctionner les manquements. Le dossier n'indique pas de procédure claire de contrôle ni de mécanisme de suspension en cas de non-respect des obligations.En l'absence de dispositif de contrôle et de sanction clairement défini, la mise en oeuvre des engagements environnementaux repose sur des déclarations non opposables et ne garantit pas la conformité dans la durée. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# muriel - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:36:29
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les responsabilités financières et juridiques en cas de dommage environnemental sont-elles établies ?
**Contribution :**
Les dommages causés à l'environnement engagent la responsabilité du maître d'ouvrage, qui doit en assumer la réparation. Le dossier ne précise pas les modalités d'indemnisation ni les garanties financières prévues pour couvrir d'éventuels préjudices écologiques.Si les garanties financières ne sont pas prévues ou insuffisantes, la responsabilité environnementale du maître d'ouvrage n'est pas assurée, ce qui contrevient au principe pollueur-payeur prévu par la loi. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Gachet Benoist - Le Bouscat

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:36:48
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** DAE1
**Contribution :**
Le bon sens, la raison devraient conduire au rejet de cette première demande d'autorisation déposée par la SNCF réseau. Quatre raisons à cela :-En premier lieu, la procédure de consultation du public par voie électronique est totalement inacceptable. En imposant l'usage d'un ordinateur, elle ne permet pas la participation de nombreux citoyens, interdisant ainsi une expression citoyenne massive. Il faut également dénoncer l'obstacle que constitue l'analyse (qui plus est en version numérique) de 34 430 pages ainsi que l'absence d'un commissaire enquêteur, garant de la

transparence de la procédure.-Par ailleurs, répondre favorablement à cette DAE1 reviendrait à autoriser des travaux d'une ampleur totalement injustifiée. Les opérations de déboisement, de défrichement, de débroussaillage qui en découleront seront massives, extrêmement invasives. Elles entraîneront la destruction de nombreuses espèces protégées, d'habitats classés dont des zones humides.-En outre, l'analyse de ce très épais dossier révèle des insuffisances, des approximations et lacunes, quand il ne s'agit pas de faiblesses méthodologiques. Le Conseil National de la Protection de la Nature, la CLE du SAGE Ciron, ainsi que l'Autorité Environnementale confirment unanimement de réelles fragilités. Le sérieux et l'impartialité de leur expertise devraient à eux seuls conduire à un rejet de cette demande-Enfin, que dire du projet final, si ce n'est conclure à un projet inutile, d'un autre temps. Pour un gain de temps insignifiant, le coût financier sera exorbitant, le coût environnemental considérable, le traumatisme social sévère au sein les terroirs concernés. Dans ces condition l'Intérêt Public Majeur n'est pas du tout démontré, ceci d'autant plus que des alternatives raisonnables à la ligne nouvelle existent.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# muriel - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:37:27
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Le bilan carbone du projet a-t-il été évalué de manière complète et transparente ?
**Contribution :**
Le dossier évoque un gain environnemental global mais ne fournit pas le détail du calcul des émissions liées aux travaux, au transport des matériaux ou à la fabrication des infrastructures. Aucune donnée chiffrée n'est présentée sur les émissions de CO? des chantiers ou sur la destruction des puits de carbone naturels.En l'absence d'un bilan carbone complet intégrant les phases de construction, d'exploitation et de démantèlement, il est impossible d'affirmer que le projet contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bourlet Blandine - Saint-Macaire

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:37:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition
**Contribution :**
Je m'oppose aux destructions provoquées par le chantier lgv Bordeaux/Toulouse
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Association Adryades Alain - Noaillan

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:37:53
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre le projet GPSO
**Contribution :**
Naturalistes indépendants et passionnés d'une association du sud Gironde, créée dans le but de protéger, d'étudier, de se préoccuper de la médiation d'une nature encore préservée, sommes résolument contre ce projet.La vallée du Ciron a maintenu, malgré les attaques continues de la monoculture intensive du pin, de l'urbanisation, des cultures de maïs dans ses habitats les plus reculés et difficiles d'accès, une merveilleuse nature sauvage.Les personnes les plus dynamiques et motivés de notre association sillonnent en permanence et tout au long de l'année, les zones humides,

les rivières et ruisseaux les plus lointains et oubliés.Nos observations et nos nombreux inventaires nous font penser que cette nature essaye de subsister là où les présences et nuisances anthropiques sont rares.Quand un paysage sauvage s'affranchi de toute présence humaine, alors on peut être témoin d'une impression, une fascination, une pureté.Ces sensations dont nous devrions être les gardiens plutôt que les destructeurs.Fragmenter à coup de viaducs, grillages, pylônes en bétons, caténaires électriques emportera à jamais les beautés de notre patrimoine naturel et la richesse la plus importante de notre vallée.Cette vallée humide avec ses rivières, prairies fraîches, forêts profondes reste notre meilleure alliée contre les funestes prévisions du réchauffement climatique.En ce début du siècle, nous pouvons  confirmer l'érosion du monde vivant dont nous sommes les seuls responsables.Des espèces animales et végétales sont menacées en Aquitaine dont certaines pour plus d'un tiers et d'autres allant jusqu'à la moitié.Nous avons perdu la plus grande partie des zones humides en France et nous détenons le record des infrastructures routières qui morcellent notre pays.Les raisons citées précédemment donnent une parfaite cohérence pour moderniser, actualiser, et rendre plus performantes les lignes existantes.Nous n'avons pas besoin de la vitesse de déplacement mais de l'efficacité  d'un train du quotidien pour décarboner nos trajets réguliers.Nous nous opposons à cette LGV car elle n'est qu'une vision unilatérale au service d'un monde moderne technophile, prédateur et destructeur qui s'exonère des contraintes environnementales , climatiques, des richesses et  de l'héritage des milieux sauvages de notre vallée.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# muriel - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:38:19
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les pertes de puits de carbone ont-elles été prises en compte ?
**Contribution :**
Les zones humides, prairies et boisements détruits par le projet constituent des réservoirs naturels de carbone. Leur disparition provoque un relargage de CO? dans l'atmosphère. Le dossier n'évalue pas ces pertes ni la capacité des mesures compensatoires à les compenser.Si la perte de stockage de carbone n'est pas intégrée au bilan environnemental, le projet sous-estime son impact climatique réel et ne respecte pas les exigences de la Stratégie nationale bas carbone. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Moret Emmanuel - Saint-Léger-de-Balson

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:38:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** la phase 1 du projet GPSO (ou LNSO)
**Contribution :**
Je m'oppose à l'autorisation environnementale pour la phase 1 du le projet GPSO/LNSO.je donne un avis défavorable à la demande d'Autorisation Environnementale relative aux travaux préalables du projet LNSO Bordeaux-Toulouse. »
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# MEDEF Nouvelle-Aquitaine - Mérignac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:39:26
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution MEDEF Nouvelle-Aquitaine
**Contribution :**

Le MEDEF Nouvelle-Aquitaine réaffirme son soutien au projet de Ligne nouvelle Bordeaux Toulouse, infrastructure stratégique pour l'emploi, la compétitivité et l'attractivité de nos territoires. Comme indiqué dans notre communiqué du 28 octobre 2024, cette infrastructure constitue un levier majeur pour la croissance durable, la décarbonation des mobilités et le dynamisme économique de l'ensemble du Grand Sud-Ouest.  La présente consultation porte uniquement sur l'autorisation environnementale nécessaire à la réalisation d'investigations préalables (Opérations temporaires de libération d'emprises ; Diagnostics archéologiques ; Sondages géotechniques permettant de caractériser le sous-sol). Cette autorisation constitue une étape importante pour garantir que ces investigations soient menées dans le respect des milieux naturels.  Le MEDEF Nouvelle-Aquitaine est favorable à la réalisation de ces investigations, en insistant pour qu'elles n'aboutissent à aucun retard du calendrier global du projet. Ces opérations préparatoires peuvent en effet sécuriser les phases ultérieures en limitant les aléas techniques et en facilitant la bonne conduite du chantier. Mais après des années d'attente et de débats, tout retard supplémentaire serait préjudiciable à l'économie régionale et aux objectifs de transition écologique. L'exemple de la LGV Bordeaux–Paris illustre les bénéfices concrets qu'une ligne à grande vitesse peut apporter : la réduction du temps de trajet (2h04) a renforcé l'attractivité économique de la métropole bordelaise, provoqué une hausse de la fréquentation touristique et une réduction des émissions par voyageur encouragée par un report massif vers le rail. Ce projet s'inscrit par ailleurs dans le Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), qui comprend également la future ligne Bordeaux–Dax et la connexion future avec l'Espagne ; à ce titre, nous réaffirmons notre souhait de voir progresser l'intégralité de ce programme structurant pour le territoire, dans son calendrier initial. Un projet prioritaire pour notre territoire.Chaque mois de décalage retarderait un projet indispensable aux entreprises et aux habitants : • Création de milliers d'emplois directs et indirects, • Amélioration des mobilités et développement des transports du quotidien, • Attractivité renforcée des villes intermédiaires comme Agen, Montauban ou Marmande.  • Opportunités accrues vers Paris, Barcelone et le Sud de l'Europe. La LN Bordeaux–Toulouse est une infrastructure structurante, nécessaire et attendue. Elle doit maintenant progresser rapidement.

**Pièce(s) jointes(s) :**

Télécharger la pièce jointe originale (Contribution MEDEF Nouvelle Aquitaine – PPVE GPSO.pdf)

Document : Contribution MEDEF Nouvelle Aquitaine â?" PPVE GPSO.pdf, page 1 sur 1

Mouvement des Entreprises de France Nouvelle-Aquitaine

## Contribution MEDEF Nouvelle Aquitaine

### PPVE – Demande d'autorisation environnementale Investigations préalables en milieu sensible – Ligne nouvelle Bordeaux - Toulouse

Le MEDEF Nouvelle-Aquitaine réaffirme son soutien au projet de Ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse, infrastructure stratégique pour l'emploi, la compétitivité et l'attractivité de nos territoires. Comme indiqué dans notre communiqué du 28 octobre 2024, cette infrastructure constitue un levier majeur pour la croissance durable, la décarbonation des mobilités et le dynamisme économique de l'ensemble du Grand Sud-Ouest.

La présente consultation porte uniquement sur l'autorisation environnementale nécessaire à la réalisation d'investigations préalables (Opérations temporaires de libération d'emprises ; Diagnostics archéologiques ; Sondages géotechniques permettant de caractériser le sous-sol). Cette autorisation constitue une étape importante pour garantir que ces investigations soient menées dans le respect des milieux naturels.

**Position du MEDEF Nouvelle-Aquitaine**

Le MEDEF Nouvelle-Aquitaine est favorable à la réalisation de ces investigations, en insistant pour qu'elles n'aboutissent à aucun retard du calendrier global du projet. Ces opérations préparatoires peuvent en effet sécuriser les phases ultérieures en limitant les aléas techniques et en facilitant la bonne conduite du chantier. Mais après des années d'attente et de débats, tout retard supplémentaire serait préjudiciable à l'économie régionale et aux objectifs de transition écologique.

L'exemple de la LGV Bordeaux–Paris illustre les bénéfices concrets qu'une ligne à grande vitesse peut apporter : la réduction du temps de trajet (2h04) a renforcé l'attractivité économique de la métropole bordelaise, provoqué une hausse de la fréquentation touristique et une réduction des émissions par voyageur encouragée par un report massif vers le rail.

Ce projet s'inscrit par ailleurs dans le Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), qui comprend également la future ligne Bordeaux–Dax et la connexion future avec l'Espagne : à ce titre, nous réaffirmons notre souhait de voir progresser l'intégralité de ce programme structurant pour le territoire, dans son calendrier initial.

**Un projet prioritaire pour notre territoire**

Chaque mois de décalage retarderait un projet indispensable aux entreprises et aux habitants :

- Création de milliers d'emplois directs et indirects,
- Amélioration des mobilités et développement des transports du quotidien,
- Attractivité renforcée des villes intermédiaires comme Agen, Montauban ou Marmande.
- Opportunités accrues vers Paris, Barcelone et le Sud de l'Europe.

**La LN Bordeaux–Toulouse est une infrastructure structurante, nécessaire et attendue. Elle doit maintenant progresser rapidement.**



# muriel - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:39:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Le report modal attendu justifie-t-il réellement les impacts climatiques du projet ?

**Contribution :**
L’argument principal du projet repose sur un transfert de la route vers le rail. Toutefois, les études de trafic ne démontrent pas que ce report sera suffisant pour compenser les émissions liées à la construction.Si les gains d’émissions liés à l’exploitation ferroviaire ne compensent pas à court terme les émissions initiales du chantier, le projet ne peut être présenté comme bénéfique pour le climat. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Berodier Christine - Sète

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:40:31
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Comment peut on aujourd’hui encore envisager la destruction d’une des plus vieilles forêts de France, exceptionnelle et irremplaçable de la vallée du Ciron et tous les écosystèmes précieux véritables alliés de la biodiversité et du changement climatique ? Quand on sait que des espèces protégées qui bénéficient de véritables biotopes seraient définitivement impactés par cette ligne, des dégâts qui a l’heure de nos connaissances doivent être considérés dorénavant comme des crimes écologiques graves et une atteinte inacceptable à notre capital nature . La limite à ne pas dépasser ayant été largement dépassée spoliant dès à présent les générations futures de ce dont nous avons nous même bénéficié, il est maintenant de notre responsabilité individuelle et collective de stopper les dégâts de ces travaux pour réhabiliter l’existant.Quand un territoire a la chance de bénéficier encore d’une telle richesse écologique, tout doit être mis en œuvre pour la valoriser en impliquant les politiques et la population à sa préservation.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# muriel - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:40:44
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Le projet contribue-t-il à la sobriété énergétique ?
**Contribution :**
La transition énergétique implique de limiter la consommation globale d’énergie. Le projet ne précise pas les consommations électriques liées à la construction et à l’exploitation ni les sources d’énergie mobilisées.Sans démonstration d’une consommation maîtrisée et d’un approvisionnement énergétique durable, la compatibilité du projet avec la transition énergétique reste à prouver. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jean - Pujols-sur-Ciron

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:40:56
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non a la LGV
**Contribution :**
ligne inutile . Gain de trop minime il vaudrait mieux améliorer le confort dans les trains qui existent déjà, et baisser les prix.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Moret-Rodriguez Anne - Saint-Léger-de-Balson

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:41:55
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** la phase 1 du projet GPSO (ou LNSO)
**Contribution :**
Je m'oppose à l'autorisation environnementale pour la phase 1 du le projet GPSO/LNSO. » « je donne un avis défavorable à la demande d'Autorisation Environnementale relative aux travaux préalables du projet LNSO Bordeaux-Toulouse.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# muriel - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:41:59
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les déchets et déblais de chantier seront-ils gérés selon des filières contrôlées ?
**Contribution :**
La nature des déblais issus des sondages n'est pas précisée. 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.En l'absence d'un plan de gestion des déblais conforme à la réglementation sur les déchets, la traçabilité et la prévention des pollutions ne sont pas garanties. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# muriel - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:43:04
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** La protection de la qualité de l'air et la limitation des nuisances pour les riverains sont-elles assurées ?
**Contribution :**
Les engins de chantier et les travaux de forage génèrent des poussières, du bruit et des vibrations susceptibles d'affecter les habitants et la faune. Le dossier ne comporte pas de plan précis de réduction de ces nuisances, ni de dispositif de surveillance en continu.En l'absence de plan de suivi des nuisances sonores et atmosphériques, les obligations de protection de la santé publique et de la qualité de vie ne sont pas respectées. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LAINE ELIZABETH - Ayguemorte-les-Graves

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:43:54
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** REFUS DE LA LIGNE NOUVELLE BORDEAUX TOULOUSE
**Contribution :**
La biodiversité sera réduite, les zones humides bouleversées. Dans mon village un bois classé Natura 2000, où chacun se promène, va être détruit ce qui est incompréhensible.Une petite route qui mène au village voisin et qui est entourée de bois, va disparaître; il faudra alors prendre la nationale qui est déjà saturée aux heures de pointe. Si  le but de cette nouvelle ligne est de réduire la pollution c'est raté. Je désapprouve la construction de cette nouvelle ligne qui est une absurdité écologique alors qu'on prétend lutter contre le changement climatique.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# muriel - Beautiran

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:44:12
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les zones à proximité d'habitations ou d'établissements sensibles bénéficient-elles d'une protection renforcée ?
**Contribution :**
Les écoles, habitations et exploitations agricoles situées à proximité immédiate des chantiers peuvent être exposées à des risques particuliers. Le dossier ne mentionne pas d'éloignement minimal ou de mesures adaptées à ces situations.Si les zones habitées ou sensibles ne font pas l'objet de mesures de précaution spécifiques, le projet méconnaît les principes de prévention des nuisances et de protection des populations. Avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Matthieu - Gradignan

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:44:23
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
Je suis contre, au moins sur la partie de la ligne étant proche ou traversant la vallée du Ciron.Elle regorge d'une biodiversité particulière qu'il faut préserver
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rosoor Benjamin - Préchac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:45:55
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Prendre en compte une situation totalement changée
**Contribution :**
Madame, Monsieur,En tant que propriétaire à Préchac, commune directement concernée par le tracé, je souhaite exprimer mes réserves quant au projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Bordeaux–Toulouse. Plusieurs éléments environnementaux, climatiques et socio-économiques me conduisent à estimer que le projet n'est pas justifié en l'état.1. Un risque hydrologique accru dans un territoire déjà vulnérableLe Sud-Gironde a connu ces dernières années une augmentation significative de la fréquence et de l'intensité des inondations, phénomène documenté par :Météo-France : rapports sur les événements extrêmes 2018–2023,DREAL Nouvelle-Aquitaine : études sur la vulnérabilité hydrologique du bassin Garonne amont et Gironde,Observatoire national des risques naturels (ONRN) : progression du risque de ruissellement dans le département.La construction de la LGV implique l'artificialisation de plusieurs milliers de mètres carrés, ce qui va mécaniquement :- réduire l'infiltration des eaux pluviales,- accentuer le ruissellement,- augmenter le risque de débordements, notamment dans les zones forestières hydromorphes du Sud-Gironde.Ces éléments contredisent les objectifs nationaux inscrits dans :la loi Climat & Résilience (2021), fixant un objectif de « zéro artificialisation nette » à l'horizon 2050,le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) Adour-Garonne.2. Une déforestation aggravée dans un massif forestier déjà fragiliséLes incendies de Landiras en 2022 ont ravagé plus de 10 000 hectares de forêt (source : Préfecture de Gironde, ONF, Service Départemental d'Incendie et de Secours [SDIS33]).Le massif gascon est aujourd'hui classé comme zone à très haut risque incendie par la DREAL.La LGV entraînerait :une déforestation supplémentaire,la fragmentation d'un écosystème déjà affaibli,la création de lisières favorisant

l’extension des feux (documenté par l’INRAE – Institut national de recherche pour l’agriculture, l’alimentation et l’environnement).Ces impacts s’opposent aux objectifs du : Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), Plan de Prévention des Incendies de Forêt (PPIF).3. Un rapport utilité / coût environnemental très défavorableLes dernières évaluations sur les LGV françaises, notamment par : la Cour des comptes (rapport 2014 et analyses actualisées en 2020), l’Autorité de Régulation des Transports (ART), et le Conseil d’Orientation des Infrastructures (COI, rapports 2018 et 2022), soulignent :- un trafic potentiel souvent surestimé,- des gains de temps parfois marginaux pour les territoires intermédiaires,- un coût environnemental très élevé par passager transporté.Pour la LGV Bordeaux–Toulouse, plusieurs experts ont mis en avant :- une faible part de report modal depuis l’avion, compte tenu de la concurrence du train classique modernisé,- un bilan carbone défavorable sur plusieurs décennies en raison : de l’usage massif du béton, des travaux en zone naturelle, du faible trafic attendu initialement.Ces éléments remettent en question la sincérité du bilan socio-économique soumis à enquête.4. Eléments complémentaires : 4.1. Artificialisation et perte de terres agricolesLa Gironde figure dans les départements les plus touchés par l’artificialisation (source : CEREMA, 2023).Le projet est en contradiction avec le programme national "Zéro Artificialisation Nette" (ZAN).4.2. Fragmentation des corridors écologiquesLe tracé coupe des corridors identifiés dans la Trame Verte et Bleue nationale, fragilisant des espèces protégées (chauves-souris, avifaune, amphibiens), selon les inventaires de la LPO et du Muséum national d'Histoire naturelle (INPN).4.3. Nuisances sonores et impact patrimonialLes infrastructures LGV génèrent des nuisances sonores pouvant atteindre 90 à 100 dB à proximité (source : SNCF Réseau – Normes acoustiques ferroviaires).Ces nuisances impactent la valeur immobilière (études Notaires de France et CEREMA).4.4. Un projet financièrement fragileLes rapports du COI et de la Cour des comptes soulignent :- une incertitude forte sur le coût réel,- des dépassements probables,- une dépendance massive aux financements publics,- un retour sur investissement faible ou négatif dans plusieurs scénarios.ConclusionAu regard du renforcement prévisible du risque d’inondation, de la fragilisation supplémentaire du massif forestier déjà touché par les incendies, du coût environnemental disproportionné au regard du trafic attendu, de la contradiction avec les objectifs nationaux (ZAN, biodiversité, climat), et des incertitudes financières documentées par les institutions publiques,je demande que le projet de LGV Bordeaux–Toulouse soit réexaminé, et que des solutions alternatives moins impactantes (modernisation du réseau existant, amélioration des services ferroviaires, optimisation de l’offre actuelle) soient étudiées prioritairement.Je vous remercie de l’attention accordée à ma contribution.Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l’expression de mes salutations distinguées.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Pauline - Dinéault

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:48:59
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la ligne Avis défavorable
**Contribution :**
Étude insuffisante, destruction d'une forêt primordiale et de biodiversite. Le projet va à l'encontre des priorités du temps présents!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# monique - Montech

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:53:03
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** tgv

**Contribution :**
contre
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Annie - Villenave-d'Ornon

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:53:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallee du Ciron
**Contribution :**
Je demande aux dirigeants de ne pas tuer un écosystème endémique que rien de pourra remplacer. Notre richesse restera toujours la biodiversité.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LOISEAU Côme - Losse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:54:56
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** De qui se moque-t-on ?
**Contribution :**
De qui se moque-t-on ?On nous propose aujourd'hui une PPVE — une consultation discrète, virtuelle, individualisée.On clique, on écrit, et hop, participation validée.Vraiment ? Pour un projet des années 80, chiffré il y a 10 ans à plusieurs milliards d'euros — avant les crises, avant l'inflation, avant les tensions budgétaires ?De qui se moque-t-on ?En 2015, il y a eu une enquête publique massivement suivie, avec des citoyens engagés, des volumes entiers de commentaires, des réunions, des tables rondes, un débat réel, vivant, contradictoire.On a parlé, argumenté, protesté, expliqué.Une vraie procédure, un rapport, un arbitrage formel. Et avec qui ?Avec des commissaires enquêteurs indépendants — issus des ponts et chaussées, anciens gendarmes, technocrates — tout l'inverse de l'image fantasmée des « écolos en sandales ».Le résultat ?Un avis défavorable.DE–FA–VO–RA–BLE.Et qu'en a-t-on fait ?On a tout simplement pissé sur l'avis des gens.On l'a ignoré.On l'a balayé.On l'a effacé.L'avis défavorable ? Une anecdote administrative, rien de plus.Et maintenant, sur un territoire déjà balafré par l'A65, fragilisé par les incendies, malmené par la spéculation et la cupidité d'élus censés nous représenter et porter notre voix…on revient nous chercher pour qu'on accepte de le recouper, le charcuter, l'entailler encore ?Et cette fois, sans enquête publique, sans contradiction publique, sans la moindre confrontation ?Juste un formulaire en ligne ?De qui se moque-t-on ?On parle d'un coût de 40 millions d'euros le kilomètre.Quarante millions.Vous imaginez ce qu'on peut faire avec ça ?Avec 1 km de LGV : un collège de 600 places.Avec 3 km : un hôpital d'envergure locale.Combien de prisons, de services publics, de structures essentielles abandonnés au passage ?Et les trains du quotidien pour des dizaines de milliers de personnes ?Et la rénovation des petites lignes ?Et la modernisation du tracé existant ?Car il existe déjà — rappelons-le — un train entre Toulouse et Bordeaux…On pourrait engager une transition énergétique réelle.Mais non.On préfèrerait gratter 30 minutes pour quelques voyageurs privilégiés qui ne savent rien de ce qui se joue sur notre territoire.Ce projet n'est pas seulement coûteux.Il est incohérent, dépassé, socialement injustifiable et écologiquement irresponsable.Et la PPVE n'est pas un instrument démocratique :c'est un alibi bureaucratique,un décor de participation,une simulation de débat.Alors oui :De qui se moque-t-on ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rothan Christophe - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:57:30
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** dégats sur la biodiversité - vison d'Europe
**Contribution :**
Je voudrais intervenir sur les dégats environnementaux projetés par l'établissement d'une ligne LGV qui traverse des espaces sensibles en Gironde, notamment les cours d'eau reliés au réseau hydrographique de la Garonne et leur environnement (marais, ripisylve etc.). Ceci constituent l'habitat privilégié du vison d'Europe, une espèce en danger critique d'extinction en France (<250 individus !). Or j'habite au bord du Gat-Mort à Saint-Selve (33650), rivière classée Natura 2000, notamment à cause de la présence de vison d'Europe et de loutre. J'ai malheureusement pu observer ces dernières années un effondrement de la biodiversité liée à l'artificialisation des sols (lotissements) sur les bords du Gat-Mort et des prairies humides qui lui sont reliées, à Saint-Selve et ailleurs. Le nombre d'espèce d'oiseaux et de papillons que j'observe depuis plus de 30 ans a ainsi fortement diminué dans ma zone d'observations naturalistes autour du Gat-Mort. Je n'ose penser aux répercussions de grands travaux tels que ceux envisagés pour la LGV. En regardant les documents s'y référant, je suis effaré de constater le peu d'évaluation de l'impact sur les visons d'Europe dans le réseau hydrographique qui sera fortement touché par les travaux, à peu près inexistante, du rôle des zones de compensation, non évalué, etc.. Ce manque de curiosité et de rigueur me choque, en tant que chercheur en biologie, en tant que riverain du Gat-Mort et en tant qu'habitant d'une région fortement touchée par les travaux envisagés.  Pour ces raisons, et d'autres non développées ici, je ne suis pas favorable au lancement du projet de LGV.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rothan Batoune - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 17:57:42
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Autorisation environnementale non conforme
**Contribution :**
L'absence de dispositif pérenne de concertation et de suivi partagé pose question, notamment au regard de la durée du chantier et de la complexité des impacts écologiques.La complexité des impacts écologiques est très peu abordée alors que le projet de LGV prévoit de traverser des zones très riches en biodiversité comme les milieux humiques.Il est nécessaire d'intégrer les conséquences qu'auront les transformations physiques du réseau hydrographique comme l'érosion des berges, la perturbation des crues et des inondations. En effet, il peut y avoir des contaminations comme celles de métaux.Par ailleurs, la demande d'autorisation environnementale prend très peu en compte les contraintes locales des villes et villages traversés. Les travaux préparatoires et la construction de la ligne impliquent l'occupation temporaire ou permanente de vastes surfaces, la modification du foncier agricole et la création de nuisances importantes pour les populations locales. Dans des petits villages comme Saint-Selve, des centaines de camions passeront rendant invivables la circulation et ce, pour des retombées économiques inconnues. Ces effets ne sont pas pris en compte dans votre dossier.L'implication du citoyen dans ce projet et son suivi n'est pas développée.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BORNEAT Patricia - Lumio

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:06:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis defavorable
**Contribution :**

Je suis contre et fermement opposée a la construction de cette nouvelle ligne ferroviaire a cause des dégats quelle va engendrer sur la faune et la flore.Il est inadmissible et inhumain de laisser ce projet aller a son terme.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mathias - Gradignan

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:14:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** ligne Bodeaux-toulouse traversant la vallée du Ciron
**Contribution :**
Contre cette demande
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# CALMEJANE Catherine - Le Mas-d'Agenais

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:14:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** VALLEE DU CIRON
**Contribution :**
C'est indiscutable:la vallée du Ciron,véritable Lascaux de la Biodiversité doit être préservée et protégée car elle fait partie d'un patrimoine "naturel" sacré et intouchable!Ce sanctuaire abrite en son sein une hêtraie vieille de plus de 40000 ans ,pure merveille naturelle qui a su s'adapter et traverser le temps tout en coexistant et cohabitant avec des espèces rares et précieuses;il est de notre devoir d'humains de se responsabiliser afin de résister à toute tentative de "viol" d'une telle pureté sur Terre.Un tel désastre écologique serait envisagé alors qu'il existe déjà une ligne TGV et qu'il suffit de la moderniser à moindre coût!???Enfin,vu le réchauffement climatique qui s'intensifie année après année,toucher à ce sanctuaire humide est totalement irresponsable et parfaitement égoïste vis à vis des générations futures.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# INSOLITE Philippe - Le Bouscat

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:15:56
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV
**Contribution :**
Protégeons notre nature tous ensemble contre ce projet de fou
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LACLAU-PUSSACQ Sylvie - Marmande

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:16:49
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
Je m'oppose à cette demande d'autorisation environnementaleLa Vallée du Ciron est un bien commun qui doit être préservé.Elle a des droits reconnus par ses habitants. Or le projet saccage ces droits.Il existe pourtant une alternative à ce projet de LGV moins coûteuse qui consisterait à moderniser l'infrastructure existante et faire une réelle étude comparative.Il faut protéger la Vallée du Ciron et dire NON à ce projet insensé

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bastien Sarah - Bessenay

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:18:28
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
La vallée du Ciron est un de ces lieux où le temps semble ralentir. On y marche autrement, on respire autrement. Cet écosystème ancien — ses hêtraies glaciaires, ses zones humides, son microclimat si particulier — raconte une histoire que nous avons la responsabilité d'écouter. J'y ai observé des oiseaux rares, senti la présence discrète des salamandres, entendu le bruissement d'un monde fragile qui n'existe nulle part ailleurs.Le projet de LGV me semble inacceptable car il sacrifierait un patrimoine naturel irremplaçable sans avoir sérieusement étudié les alternatives moins destructrices. Fragmenter un tel corridor écologique, c'est affaiblir durablement une biodiversité déjà sous pression.Je demande la protection de la vallée du Ciron et la révision du projet, en privilégiant la modernisation des infrastructures existantes. Nous devons choisir des solutions qui respectent le vivant plutôt que de le menacer. Pour moi, préserver cette vallée, c'est préserver un futur habitable et souhaitable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bidon Laure - Talence

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:20:53
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** AVIS DEFAVORABLE A LA DAE RELATIVE AUX INVESTIGATIONS PREALABLES - LNSO
**Contribution :**
AVIS DEFAVORABLE A LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE RELATIVE AUX INVESTIGATIONS PREALABLES A LA REALISATION DE LA LIGNE NOUVELLE DU SUD-OUEST ?Avis défavorable sur une consultation ne respectant pas le public et sur les conditions de la PPVE ne garantissent pas une participation équitableSur la forme, cette consultation est inacceptable. Le volume des documents du dossier de DAE est hors norme avec près de 35 000 pages, impossible à étudier dans un délai d'un mois. Le «droit fondamental de toute personne d'être informée pleinement et de participer à l'élaboration des décisions publiques en matière de décision publique impactant l'environnement», n'est pas respecté.?Avis défavorable sur un projet inadapté aux besoins et destructeurCe projet de construction de nouvelles lignes ne répond pas aux attentes du plus grand nombre des usagers dont je suis. Nous avons besoin de trains utiles aux déplacements du quotidien, ceux qu'empruntent majoritairement les usagers : TER, Intercités et TGV sur les lignes existantes.Le dossier ne démontre pas le besoin de mobilité qui sous-tend le projet.?Avis défavorable sur les compensations envisagéesLes mesures compensatoires proposées ne sont ni situées dans les mêmes bassins versants, ni garanties sur le plan hydrologique et écologique. Leur efficacité est trop incertaine et à ce stade, non garantie. Enfin, le dossier ne démontre pas que les impacts auraient été évités ou réduits autant que possibleLes conditions légales pour autoriser les atteintes aux milieux naturels ne sont donc pas réunies. Une dérogation au code de l'environnement ne peut pas être envisagée dans ces conditions.?Avis défavorables concernant les atteintes portées à l'environnement dans leur ensemble et leurs effets cumulésAvis défavorable sur des défrichements irréversibles et disproportionnésJe rends un avis défavorable sur les risques non maîtrisés pour la ressource en eau. Mon avis est défavorable sur l'absence de garanties pour les espèces protégées et la biodiversité. Avis défavorable sur les manques juridiques et le non-respect du principe ERC. Je rends un avis défavorable sur le bilan carbone car il est incomplet De même, je donne un avis défavorable sur

l’atteinte aux terres agricoles. Avis défavorable sur des défrichements massifs injustifiés.Avis défavorable à l’impact majeur sur les paysages.Avis défavorable sur les mesures pour les risques d’inondation très insuffisantes. J’émet un avis défavorable à un projet qui menace la ressource en eau. Pour l’ensemble de ces raisons j’émet un avis défavorable à la demande d’autorisation environnementale relative aux investigations préalables à la réalisation de la ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse.

**Pièce(s) jointes(s) :**

Télécharger la pièce jointe originale (Avis défavorable_PPVE_DAE_LNSO.pdf)

Document : Avis défavorable_PPVE_DAE_LNSO.pdf, page 1 sur 2

**Avis défavorable à la demande d'autorisation environnementale relative aux investigations préalables à la réalisation de la ligne nouvelle du Sud-Ouest**

- **Avis défavorable sur une consultation ne respectant pas le public et sur les conditions de la PPVE ne garantissent pas une participation équitable**

Sur la forme, cette consultation est inacceptable. Le volume des documents du dossier de Demande d'Autorisation Environnementale est hors norme avec près de 35 000 pages, impossible à étudier dans un délai d'un mois. Le « droit fondamental de toute personne d'être informée pleinement et de participer à l'élaboration des décisions publiques en matière de décision publique impactant l'environnement », n'est pas respecté.

- **Avis défavorable sur un projet inadapté aux besoins et destructeur**

Ce projet de construction de nouvelles lignes ne répond pas aux attentes du plus grand nombre des usagers dont je suis. Nous avons besoin de trains utiles aux déplacements du quotidien, ceux qu'empruntent majoritairement les usagers : TER, Intercités et TGV sur les lignes existantes.
Des études indépendantes en ont montré la pertinence de propositions alternatives à ce projet destructeur et ruineux : la rénovation des lignes existantes entre Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne qui coûterait bien moins cher en euros mais aussi en préservation du bilan carbone, d'espaces agricoles, d'espaces naturels et de leur biodiversité.
Le dossier ne démontre pas le besoin de mobilité qui sous-tend le projet. Les gains de temps sont limités au regard des impacts écologiques et financiers considérables.

- **Avis défavorable sur les compensations envisagées**

Les mesures compensatoires proposées ne sont ni situées dans les mêmes bassins versants, ni garanties sur le plan hydrologique et écologique. Leur efficacité est trop incertaine et à ce stade, non garantie. Enfin, le dossier ne démontre pas que les impacts auraient été évités ou réduits autant que possible
**Les conditions légales pour autoriser les atteintes aux milieux naturels ne sont donc pas réunies. Une dérogation au code de l'environnement ne peut pas être envisagée dans ces conditions.**

- **Avis défavorables concernant les atteintes portées à l'environnement dans leur ensemble et leurs effets cumulés**

Avis défavorable sur des défrichements irréversibles et disproportionnés
L'ampleur et la nature des défrichements envisagés pour les investigations préalables sont incompatibles avec une autorisation environnementale. Les destructions prévues – forêts, de haies, zones humides, zones classées Natura 2000, trames vertes et bleues, points de captages d'eau potable – seront irréversibles. Elles s'étendent sur la totalité des emprises du projet – à l'exception du captage de Clarens (pièce C).
J'émets un avis défavorable, car les inventaires de zones humides ne sont pas suffisamment récents ni complets. Le dossier ne démontre pas que l'ensemble des milieux impactés a été identifié, ni que les études ont pris en compte la saisonnalité indispensable à leur caractérisation. Le projet risque de détruire des zones humides sans évaluation fiable.

Je rends un avis défavorable sur les risques non maîtrisés pour la ressource en eau : les sondages et forages prévus présentent un risque de pollution des nappes et des eaux superficielles. Les protocoles de prévention ne sont pas décrits de manière précise, ni les dispositifs de suivi indépendants. Le principe de protection des ressources en eau n'est pas respecté.

Mon avis est défavorable sur l'absence de garanties pour les espèces protégées et la biodiversité. Les inventaires naturalistes sont incomplets et certaines données datent de plusieurs années. Les espèces protégées comme le Vison d'Europe ou la Loutre n'ont pas fait l'objet d'analyses spécifiques suffisantes. Le projet ne peut obtenir légalement de dérogation au titre des espèces protégées. Le territoire est déjà saturé d'infrastructures, et ce projet de LGV accentuerait la rupture des corridors écologiques essentiels à la biodiversité.

Avis défavorable sur les manques juridiques et le non-respect du principe ERC. Le dossier ne démontre pas que les impacts auraient été évités ou réduits autant que possible. Le principe "éviter, réduire, compenser", exigé par le Code de l'environnement, n'est pas respecté. Les conditions légales pour autoriser les atteintes aux milieux naturels ne sont donc pas réunies.

Je rends un avis défavorable sur le bilan carbone car il est incomplet : le dossier ne chiffre ni les émissions des chantiers ni les pertes de puits de carbone (forêts, zones humides). Le report modal annoncé ne permet pas de compenser ces émissions à court et moyen terme. Le projet n'est pas cohérent avec la Stratégie Nationale Bas Carbone.

De même, je donne un avis défavorable sur l'atteinte aux terres agricoles. Le projet entraînera une artificialisation importante de terres agricoles fertiles et irriguées. Ces pertes sont irréversibles et nuisent à la souveraineté alimentaire locale. Les impacts sur les exploitations ne sont pas suffisamment évalués, notamment pour les élevages et cultures spécialisées.

Avis défavorable sur des défrichements massifs injustifiés : plus de 1 000 hectares de forêts, haies et boisements seraient défrichés dès les travaux préparatoires. Ces destructions massives ne sont pas justifiées par un intérêt public majeur.

Avis défavorable à l'impact majeur sur les paysages. Le projet transforme durablement des paysages naturels, ruraux, agricoles et forestiers remarquables. 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.

Avis défavorable sur les mesures pour les risques d'inondation très insuffisantes. Les modifications du ruissellement et les grands remblais prévus augmenteront les risques d'inondation dans plusieurs secteurs situés en aval. Les études hydrologiques sont insuffisantes et ne prennent pas en compte les événements extrêmes plus fréquents avec le changement climatique.

J'émet un avis défavorable à un projet qui menace la ressource en eau. Les sondages et forages prévus présentent un risque de pollutions des nappes phréatiques et des eaux superficielles. Or, les protocoles de prévention ne sont pas étayés. Ne sont pas non plus explicités des dispositifs de suivi indépendants.

Pour l'ensemble de ces raisons j'émet un **avis défavorable à la demande d'autorisation environnementale relative aux investigations préalables à la réalisation de la ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse.**

Laure Bidon - Talence

# Thibault - Monprimblanc

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:21:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable au Projet LGV

**Contribution :**
Depuis que j'ai découvert la vallée ciron il y a 20ans, tous les ans je suis ravie de me promener et de découvrir des paysages magnifiques le long de cette vallée si magique. Cette vallée doit rester sauvage  et nous devons la préserver et la protéger de projet inutile, tant pour l'homme que pour la nature…. Le gain de temps nous aveugle sur le gain de bien-être. Il faut une révision de ce projet voir un désengagement de cette politique destructrice pour laisser place à la biodiversité.Essayons de dynamiser la régions avec des animations nature et de la sensibilisation. La nature nous regarde!!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jules - Préchac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:22:50
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Tenir compte des réalités nouvelles du territoire
**Contribution :**
Madame, Monsieur,Propriétaire à Préchac, commune directement concernée par le tracé du projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Bordeaux–Toulouse, je souhaite faire part de mes réserves. Plusieurs considérations environnementales, climatiques et socio-économiques m'amènent à estimer que ce projet, en l'état, ne se justifie pas.1. Un risque hydrologique accru dans un territoire déjà vulnérableLe Sud-Gironde connaît depuis plusieurs années une hausse notable de la fréquence et de l'intensité des inondations, comme l'attestent :•les rapports de Météo-France sur les événements extrêmes (2018–2023),•les études de la DREAL Nouvelle-Aquitaine relatives à la vulnérabilité hydrologique du bassin Garonne amont et de la Gironde,•les analyses de l'ONRN sur l'augmentation du risque de ruissellement dans le département.La construction de la LGV entraînerait l'artificialisation de surfaces importantes, ce qui aurait pour effet :•de réduire l'infiltration naturelle des eaux pluviales,•d'accentuer les phénomènes de ruissellement,•d'augmenter les risques de débordement, notamment dans les zones forestières hydromorphes du Sud-Gironde.Ces impacts vont à l'encontre des objectifs nationaux fixés par :•la loi Climat & Résilience (2021) visant le « zéro artificialisation nette » en 2050,•le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) Adour-Garonne.2. Une déforestation supplémentaire dans un massif déjà fragiliséLes incendies de Landiras en 2022 ont détruit plus de 10 000 hectares de forêt (sources : Préfecture de Gironde, ONF, SDIS33). Le massif gascon est aujourd'hui classé en zone à très haut risque incendie par la DREAL.La réalisation de la LGV engendrerait :•une déforestation additionnelle,•la fragmentation d'écosystèmes déjà affaiblis,•la création de nouvelles lisières susceptibles de favoriser la propagation des feux (données INRAE).Ces effets s'opposent aux orientations du Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) et du Plan de Prévention des Incendies de Forêt (PPIF).3. Un rapport utilité / coût environnemental défavorableLes évaluations portant sur les LGV françaises (Cour des comptes 2014, actualisations 2020 ; ART ; COI 2018 et 2022) mettent en évidence :•une surestimation fréquente du trafic,•des gains de temps limités pour les territoires intermédiaires,•un coût environnemental élevé rapporté au nombre de voyageurs.Pour la LGV Bordeaux–Toulouse, plusieurs experts soulignent :•une faible part de report modal depuis l'avion, le train classique modernisé demeurant compétitif,•un bilan carbone négatif sur plusieurs décennies, du fait :– de l'usage massif du béton,– de l'emprise en zone naturelle,– du trafic initialement faible.Ces éléments interrogent la fiabilité du bilan socio-économique présenté à l'enquête.4. Éléments complémentaires4.1. Artificialisation et perte de terres agricolesLa Gironde figure parmi les départements les plus touchés par l'artificialisation (CEREMA, 2023). Le projet contrevient aux objectifs du programme national « Zéro Artificialisation Nette ».4.2. Fragmentation des corridors écologiquesLe tracé interrompt des corridors identifiés dans la Trame Verte et Bleue nationale, affectant des espèces protégées (chauves-souris, avifaune, amphibiens), selon les inventaires de la LPO et de l'INPN.4.3. Nuisances sonores et impact patrimonialLes infrastructures LGV génèrent des niveaux sonores pouvant atteindre 90 à 100 dB (source : SNCF

Réseau – normes acoustiques). Ces nuisances dégradent la qualité de vie et influent à la baisse sur la valeur immobilière (études Notaires de France, CEREMA).4.4. Un modèle financier incertainLes rapports du COI et de la Cour des comptes relèvent :•une forte incertitude sur le coût final,•un risque de dépassement,•une dépendance considérable aux financements publics,•un retour sur investissement faible voire négatif selon plusieurs scénarios.ConclusionCompte tenu de l'aggravation prévisible du risque d'inondation, de la fragilisation accrue d'un massif forestier déjà touché par les incendies, du coût environnemental démesuré en regard du trafic attendu, des contradictions avec les objectifs nationaux (ZAN, protection de la biodiversité, lutte contre le changement climatique), ainsi que des incertitudes financières mises en évidence par les institutions publiques, je demande que le projet de LGV Bordeaux–Toulouse soit réexaminé.Je sollicite l'étude prioritaire d'alternatives moins impactantes : modernisation du réseau existant, amélioration des services et optimisation de l'offre ferroviaire actuelle.Je vous remercie de l'attention portée à cette contribution.Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations les plus respectueuses.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Murielle - Léogeats

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:23:18
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** REFUS DE LA LGV
**Contribution :**
Nous sommes contre la ligne LGV BORDEAUX TOULOUSE ce serait un désastre pour l'Écologie, nos forêts, nos rivières.Commencer par améliorer nos voies actuelles ce sera plus intelligent ET MOINS COÛTEUX
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lanneluc Jean Luc - Lucmau

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:26:48
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution relative aux impacts du GPSO sur la vallée du ciron
**Contribution :**
La vallée du Ciron est un écosystème unique,avec une hêtraie vieille de 40000 ans,zones humides, forêts galeries, espèces rares. Pour moi c'est un territoire et non pas un simple paysage, c'est un bien commun essentiel que nous devons transmettre aux générations futures,en l'état actuel. Perdre cette vallée,ça serait perdre un véritable sanctuaire naturel du Sud Ouest.les habitants de cette vallée,lui ont reconnus des droits, cette vallée est un bien commun doté de droit.ce projet traverse des zones sensibles et Zones natura 2000, alors qu'on nous parle d'écologie et d'économie, alors que la modernisation des lignes existantes, coûterait 4 fois moins cher,et permettrait aux habitants de nos territoires,de l'utiliser dans de bonnes conditions,eux qui l'utilisent tous les jours pour aller travailler, ne savent jamais si ils vont être à l'heure. Ensuite ce délais d'un moi est beaucoup trop court, pour donner la possibilité aux habitants de consulter le dossier et de participer. Et pour terminer, l'alternative d'aménagement des lignes existantes, n'as jamais été étudiée sérieusement. Ce projet allongerai le temps d'intervention des services de secours,dans nos forêts que nous savons vulnérable (2022). Et aussi le coût de 18 milliards et aussi la création de la TSE,qui à été imposée aux collectivités,pèse fortement sur les habitants,qui subissent la double peine,payer pour un projet,qu'il n'utiliserons pas et qui vas détruire leur cadre de vie. Les gens qui font le choix de vivre dans nos milieux ruraux, viennent y chercher une certaine quiétude,et non pas des journées perturbées par une LGV .
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Nathalie - Montreuil

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:28:30
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection de l'environnement et tout particulèrement de la vallée du Ciron
**Contribution :**
Le projet de création d'une nouvelle ligne à grande vitesse dans le Sud Ouest est censé permettre le développement de ce territoire. L'objectif est aussi dans un 1er temps de faire gagner quelques minutes sur le trajet Bordeaux Toulouse. Cette nouvelle ligne ne présente pas un intérêt public comme cela nous est dit et redit.Elle ne créera pas d'emplois pérennes. Elle ne désenclavera pas des territoires enclavés : Toulouse n'est pas une ville enclavée ! Elle s'est bien développée sans la LGV.La création d'une nouvelle ligne est un projet d'un autre temps, celui où l'on faisait semblant de ne pas savoir que notre environnement est fragile et que nous ne pouvons pas en user et en abuser sans réfléchir aux conséquences de ces abus.Elle va contribuer au déclin de la biodiversité. Elle va fracturer des territoires, sur un plan géographique et sur un plan humain ; elle va contribuer à la dégradation d'espaces de vie remarquables. Je suis particulièrement inquiète sur ses effets dans la vallée du Ciron. Cette vallée est un espace remarquable qu'il faut à tout prix respecter et protéger (écosystème, faune et flore protégées … mais menacées, hêtraie millénaire présentant un intérêt scientifique indéniable).Habitant en région parisienne, je suis amenée à me déplacer régulièrement en train pour rejoindre famille et amis. Et pourtant je ne demande pas à gagner quelques minutes si c'est au prix de tant de dégâts dont nous savons tous qu'ils sont irréversibles. Et au prix de tant de risques que nous faisons courir aux plus jeunes d'entre nous.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rius Itza - Villandraut

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:30:27
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne Nouvelle du Sud Ouest - LNSO et LNBT
**Contribution :**
Ligne Nouvelle du Sud Ouest LNSO anciennement Ligne à Grande Vitesse LGV = LGM c'est à dire Ligne du Grand Massacre. Cela fait plus de 15 ans que nous vivons avec cette bombe au dessus de nos têtes et même que nous payons la TSE pour un projet que nous ne voulons pas . Cette PPVE est une mascarade , le simulacre d'une enquête publique sur l'autorisation environnementale , des procédés inacceptables pour contourner toutes les législations . Un projet d'Etat qui passe en force dans un pays surendetté , un projet qui nous écrase mais cela ça ne compte pas ! Non c'est Non à la LNSO - LNBT = LGM Ligne du Grand Massacre !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Miren Bergis

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:31:09
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Projet de la ligne nouvelle Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
MessieursJe soutiens fortement ce projet car il va permettre un développement économique entre ces deux villes du sud ouest et va dégorger l'autoroute avec des conséquences écologiques positives.Miren Bergis
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Redaud Mathilde - Lesperon

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:33:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** NON au projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse
**Contribution :**
La consultation par voie électronique impose l'usage d'un ordinateur et d'Internet pour pouvoir consulter le dossier et participer. Or, plus d'1 personne sur 6 en France n'a pas accès à ces outils numériques. Et près d'1 personne sur 4 habitants des petits pôles urbains. Les villes et villages concernés par cette PPVE ne sont que des communes rurales ou à proximité de petits pôles urbains. Il y a donc une absence de démocratie dans cette PPVE car il y aura une participation faible des habitant-es des communes impactées.Je refuse le projet de LGV Bordeaux Toulouse car il détruira des espèces protégées et la biodiversité de nombreux sites situés sur son tracé.Rénovation des lignes existantes !!!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mano Michel - Léognan

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:33:41
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre le projet de LGV Bdx-Toulouse
**Contribution :**
Je pense que ce projet ne correspond plus aux enjeux économiques de ce siècle. Dépense d'argent excessive en période de restriction budgétaire, alors que la région et le département manquent de lycée et collèges. Alors que l'Europe et l'Etat ont décidé de suspendre leur soutiens financiers, l'aménagement de la voie existante (requalification) serait de loin la solution la plus rapide et la moins onéreuse, tout en maintenant les liens économiques et touristiques entre les différents départements concernés. Et je ne parle pas des problèmes écologiques engendrés, des habitations détruites, des villages et quartiers coupés …Franchement il deviens urgent de revoir la copie !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# rania - Sarliac-sur-l'Isle

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:34:29
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non LGV 33
**Contribution :**
détruire l'environnement n'est en rien un projet ambitieux. Pour gagner si peu de temps. Un coût éhonté .....absolument et absolument contre ce projet. qui demande le défrichement de plus de 1 000 hectares de forêts, prairies, zones humides et haies bocagères. ne respecte pas Convention d'Aarhus, en aucun cas la dimension démocratique n'est respectée .
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BRU Jean-Pierre - Langon

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:34:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** opposition au projet GPSO
**Contribution :**

Le projet est insuffisant concernant l'étude d'impact, insuffisant concernant le repérage des zones humides et les espèces rares et protégées ainsi que les compensations proposées et la dette écologique. Les solutions alternatives sont totalement absentes. Sans compter les nuisances en terme habitat, habitants et secteurs économiques locaux. Enfin le financement demandé au niveau des propriétaires éloignés jusqu'à 100 kms d'une gare est totalement injuste et va à l'encontre de l'égalité devant l'impôt, puisqu'il concerne un financement à intérêt national ou international sans aucun intérêt pour ces propriétaires sinon de "jouir" des nuisances.Enfin l'alternative à d'autres solutions moins coûteuses ont été écartées au nom de quoi? Je soutiens à fond la protection de cette vallée du Ciron - Bien commun et suis opposé définitivement à ce projet GPSO
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Fabre Marie-Claude - Saint-Chamas

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:34:48
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis TRES DEFAVORABLE
**Contribution :**
BonjourJe suis opposée à ce projet.Veuillez trouver mes arguments dans la pièce jointe.Cordialement
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (contribution M C F.pdf)
Document : contribution M C F.pdf, page 1 sur 5

Je suis **CONTRE** ce projet.

La demande d'autorisation concerne des travaux dits "préparatoires" qui impliquent le défrichement de plus de 1 000 ha de forêts, prairies, zones humides, haies bocagères, l'arrachage de vignes ainsi que la création de pistes d'accès. Ces opérations auraient lieu dès cet hiver 2025-2026 alors que des procédures contentieuses encore en cours.

Mais, surtout, pour moi il est **inconcevable de faire ces travaux "préparatoires» alors que c'est le projet tout entier qu'il faut annuler**, voilà pourquoi:

**1) Une consultation fort décevante**

- un dossier de plus de 35 000 pages, très fragmenté et donc confus, dépourvu de cartes synthétiques ou de calendrier clair;
- l'absence de version papier dans les mairies hors préfectures, exclue une partie du public ;
- un temps très réduit pour consulter un dossier aussi volumineux.

**2) Coût financier hallucinant**

- C'est un programme ferroviaire vieux de 30 ans, d'un coût total estimé à 14 milliards d'euros qui devrait permettre gagner environ une heure sur les trajets Paris-Toulouse et Toulouse-Bordeaux et 20 min sur Bordeaux-Dax. 14 milliards d'euros pour gagner une heure ! Et plus aucun financement de l'UE ! Les estimations des coûts datant de 2020, la facture pourrait être beaucoup plus importante. Chacun sait qu'il y a une explosion systématique des budgets des grands projets, les estimations initiales de coût sont toujours largement dépassées (exemple: la LGV Paris-Bordeaux est passé d'un coût de 3,8 milliards à 7,8 milliards). Aujourd'hui on parle de **28 milliards d'euros** !

- Le projet serait financé à 40% par l'État et 40% par les collectivités territoriales or le plan de financement prévoit déjà des dépassements. Il sera donc financé par des taxes et des impôts locaux, que le contribuable bénéficie ou non du projet. C'est une entorse aux principes de nécessité, d'égalité et de destination locale des taxes locales. De plus, le plan de financement étant peu solide, la part payée par les contribuables pourrait augmenter.

**3) Coût environnemental inacceptable**

- La surface totale concernée dans les emprises par les investigations préalables serait de 1057 ha (dont 287 ha de zones humides prévues pour assèchement et remblaiement). L'aire d'étude concerne 8 zones Natura 2000 (la ZPS de Captieux a été oubliée), 3 ZICO, 22 ZNIEFF, une Réserve Naturelle

Nationale, un Parc Naturel Régional, 3 APPB (arrêtés préfectoraux de protection de biotope qui sont des zonages de protection forte), 10 PNA (plans nationaux d'actions), 3 ENS (espaces naturels sensibles), 4 sites CEN (Conservatoires d'espaces naturels) et un certain nombre de zones de compensation d'autres projets (dont la liste semble incomplète). Cette liste est **cauchemardesque !**

La fragmentation de ces périmètres fragiliserait l'ensemble du réseau écologique du Sud-Ouest.

**Pour le projet complet il y aurait près de 5000 ha de terres artificialisées**, dont 1230 ha de terres agricoles, 2850 ha de forêts et 250 ha de zones humides.

Ce dossier manque de cartographies, de données chiffrées précises et ne prend pas en compte des espèces sensibles menacées et le changement climatique. L'évaluation des niveaux d'incidences a été largement minimisée, ils sont mesurés uniquement d'un point de vue quantitatif. La capacité des espèces à recoloniser les lieux après une telle perturbation n'a pas été appréhendée, même lorsqu'elles sont très menacées ou en voie d'extinction. La demande de dérogation concerne la destruction de spécimens, l'altération, ou la dégradation des sites de reproduction ou d'aires de repos de 223 espèces protégées [48 de flore ; 94 d'Oiseaux ; 27 de Mammifères (dont 19 Chiroptères) ; 14 d'Amphibiens ; 11 de Reptiles ; 9 d'Insectes et 4 de Poissons]! C'est inimaginable.

- Inventaires: les prospections ont été parfois insuffisantes et ne couvrent pas un cycle biologique complet, en particulier aux périodes d'observation les plus cruciales, ce qui conduit à une sous-estimation des enjeux. Des habitats d'intérêt patrimonial sont trop souvent considérés comme «ordinaires», alors qu'ils sont parmi les milieux les plus sensibles.

Pour la flore, alors que les données disponibles laissent supposer la présence d'une centaine d'espèces patrimoniales, seule une dizaine est mentionnée dans le dossier.

Pour la faune, le territoire traversé par le projet se distingue par une richesse remarquable, ce qui est lié à la diversité des milieux (vallées fluviales, zones humides, bocages, pinèdes..).

La Loutre d'Europe et le Vison d'Europe (en danger critique d'extinction) sont des espèces très sensibles à la fragmentation des territoires. Dans les cours d'eau on trouve 27 espèces patrimoniales dont au moins cinq espèces menacées ou quasi menacées: l'Anguille européenne (en danger critique d'extinction), le Saumon, la Grande alose, l'Alose feinte et la Lamproie marine. Pourtant, leurs frayères, zones de croissance ou de migration ne sont pas localisées. Ces omissions ne permettent pas d'évaluer correctement la préservation des habitats de reproduction.

Les zones humides concentrent une diversité encore plus large, avec plus de 40 espèces patrimoniales, dont au moins 8 menacées ou protégées (Agrion de Mercure, Crapaud calamite, Cistude d'Europe) et des oiseaux d'eau. Ces habitats et espèces sont trop souvent classés en enjeux «moyens» et décrits sans localisation précise.

- Dans le dossier les points de franchissement critiques (vallées, ripisylves, corridors bocagers) ne sont pas identifiés. Les haies sont souvent sous-valorisées dans leur rôle écologique. Les corridors écologiques ne sont pas cartographiés, leur état de conservation n'est pas décrit. Rien ne permet de garantir que les habitats de reproduction resteront accessibles.

**- La Vallée du Ciron, cas symptomatique**

Dans la Vallée du Ciron, traversée par le tracé des lignes en projet, on note la présence de forêts de feuillus âgées et mixtes: chêne, tilleul, érable, hêtre, bouleau, peuplier noir, saule... La hêtraie qui borde les rives du Ciron date de 40 000 ans, c'est la plus ancienne forêt de France qui mériterait un classement au Patrimoine Mondial de l'Unesco. Elle bénéficie d'un microclimat exceptionnel et d'une biodiversité rare. Le tracé de la LGV détruirait ces habitats fragiles et fragmenterait les continuités écologiques. Même les scientifiques de l'INRAE questionnent la pertinence des études d'impact réalisées.

Aucune mesure compensatoire ne pourrait palier aux pertes de biodiversité et de fonctionnalités de ce milieu.

## 4) Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

Selon le CNPN, une DUP ne correspond pas forcément à une RIIPM (raison impérative d'intérêt public majeur) d'autant qu'il y aura d'irréparables impacts écologiques. La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) permettrait au projet de s'affranchir des conventions de protection de la Nature alors que la Nouvelle Aquitaine, dans sa feuille de route «NéoTerra», affiche son souhait de stopper la disparition alarmante de la biodiversité et a pris l'engagement de zéro destruction nette des zones humides, de la préservation des terres agricoles et forestières et des zones humides. C'est contradictoire.

## 5) Séquence ERC

Le tracé est découpé en 6 secteurs ce qui entrave la compréhension du dossier déjà très confus.

L'Autorité environnementale (Ae) pointe de nombreuses lacunes dans l'évaluation des impacts écologiques et climatiques des travaux préparatoires. L'étude d'impacts est incomplète et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) sont insuffisamment précisées et justifiées et qu'elle «ne permet pas une vision d'ensemble cohérente et robuste des incidences».

- Évitement

Le CNPN relève que le dossier ne présente pas de variantes permettant de maximiser l'évitement surtout en ce qui concerne les zones à forts enjeux écologiques. Les alternatives moins destructrices (comme la modernisation de la ligne existante) n'ont pas été sérieusement étudiées.

- Réduction

La demande d'autorisation de défrichement déposée pour les investigations préalables concerne 483 ha. Elle est surdimensionnée or elle amènerait un défrichement définitif et un maintien de l'ouverture des milieux pendant plusieurs années, ce qui est loin de réduire les incidences.

- Compensation

La démarche compensatoire est des plus floues, aussi bien concernant les zones à compenser que concernant les actions prévues. L'absence de cartographies claires ne permet pas de juger de sa pertinence (les mesures ERC permettront-elles un état de conservation favorable des espèces protégées ?) et de sa faisabilité.

Les impacts sur certains milieux (zones humides, ripisylves...) sont irréversibles ou très difficiles à compenser. Les landes humides ou les forêts ont besoin de plusieurs dizaines d'années pour retrouver une fonctionnalité complète pour les espèces alors que leur destruction est immédiate.

Les impacts bruts non caractérisés et les impacts résiduels non chiffrés, empêchant de dimensionner correctement la compensation. Le changement climatique est ignoré alors qu'il affecte déjà des espèces sensibles comme la Truite commune.

De plus les sites de compensation doivent disposer de bonnes conditions d'accueil pour les espèces déplacées et que les fonctions écologiques équivalentes à celles perdues sur le site d'impact soient restaurées ou en cours de restauration avant le début des travaux. Le dossier n'en parle pas.

## 6) Bilan carbone et besoins en énergie

- L'étude carbone ne prend pas en compte l'impact des nombreuses gravières et carrières, des postes de transformation électrique, de la surface des centrales de panneaux solaires pour alimenter la LGV, du déplacement de conduites de gaz et les transports relatifs à ces travaux.

Pour constituer le ballast sous les rails, la construction de cette ligne ferroviaire de 200 km entraînera un besoin en granulats de 30 millions de m3 ! L'impact du volume de matériaux à déplacer correspond au **déplacement quotidien de 2 500 camions** pendant toute la durée des travaux.

- La demande du chantier en granulats transforme les meilleures terres arables en gravières. Avec des offres d'achat à 50 000 euros/ha de terrain, les exploitants des gravières rachètent progressivement les terres des villages. La multiplication des gravières fait disparaître petit à petit les exploitations agricoles.

- L'absence de prise en compte du bilan carbone de l'importation des matériaux nécessaires au projet est fort regrettable.

- Rappelons que le Haut Conseil pour le Climat considère que la France ne progresse pas suffisamment en matière de lutte contre les dérèglements climatiques, ce qui doit amener à doubler le rythme annuel de réduction des émissions de GES d'ici 2030.

Sachant qu'au-delà de 160 km/h, la consommation électrique des trains croit proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse, les LGV nécessitent donc la production d'électricité supplémentaire et la construction de lignes à haute tension alors que l'urgence climatique impose de limiter nos consommations d'énergie. On entend souvent dire que des projets tels que celui-ci «feraient économiser des énergies fossiles puisque les LGV circulent grâce à de l'électricité». C'est oublier que le ferroviaire utilise des infrastructures qui elles-mêmes dépendent des énergies fossiles. En effet, les métaux et matériaux de construction (béton, ...) sont indispensables et actuellement leur extraction n'est réalisée qu'à l'aide d'énergies fossiles.

**7) Conséquences pour les usagers des TER**

Les TER périurbains, qui desservent actuellement cinq gares dans les 20 km au sud de Bordeaux, ne vont plus rouler que sur une seule voie quand la LGV sera lancée, contre deux voies aujourd'hui. C'est 4 ou 5 fois moins de TER qui pourront circuler et ce sont les citoyens locaux qui seront pénalisés.

Les opposants à ce projet appellent plutôt à une «optimisation de l'existant».

**8) Conclusion**

- Alors que le GIEC rappelle dans chacun de ses rapports que les efforts de sobriété sont plus que jamais nécessaires, il paraît incohérent d'engager un projet avec autant de conséquences écologiques.

- Un train roulant à 300 km/h consomme plus d'énergie qu'un train roulant à 220km/h. Les **solutions alternatives reposant sur la modernisation du réseau existant sont donc plus sobres en énergie** et plus en accord avec les politiques prônées par le GIEC.

- L'ensemble du projet entraîne une consommation agricole, sylvicole et de zones humides (essentielles pour le climat et la biodiversité) d'une ampleur considérable. Il fragmente les massifs, accroît les risques de dépérissement, et interrompt des dessertes écologiques essentielles. L'impact sur les corridors biologiques sera considérable: le tracé franchit de nombreux vallons, des ripisylves et des massifs, en provoquant une fragmentation durable et un isolement accru des populations animales.

Marie-Claude Fabre

# vitranr erika - Préchac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:35:53
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je suis contre la ligne LGV Bordeaux Toulouse

**Contribution :**
J'habite à côté de la rivière du Ciron et de la forêt qui la borde. J'y voit tous les jours et à chaque saison un écosystème naturel, riche et que nous nous devons de préserver. Il est dommage que vous le détruisiez pour gagner 10 minutes entre Bordeaux et Toulouse.Je passe souvent à Saint Médard d'Eyrans, c'est un vrai massacre ce que vous avez fait dans le paysage de ce petit village. Je suis aussi au courant de toutes les nuisances sonores que vous affligez aux habitants jour et nuit. Je trouve cela inhumain.C'est un projet que je trouve absurde. Il coûte très chère, alors que la France a besoin de faire des économies. De plus, nous le finançons avec nos impôts alors que nous nous s'en servirons jamais et que nous n'en voulons pas. Votre projet détruit nos villes, villages et espaces naturels.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# OLIVIER Jean - Ramonville-Saint-Agne

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:36:08
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** AVIS TOTALEMENT DEFAVORABLE ; ILLEGALITE MANIFESTE à TOUS POINTS de VUES
**Contribution :**
Bonsoir. Rien ne va et tout apparait clairement illégal dans ce projet et ce dossier de première demande d'autorisation environnementale de la Ligne Nouvelle Bordeaux-Toulouse, depuis le format de cette PPVE jusqu'au contenu du dossier, sur chacun des aspects soumis à autorisation environnementale et à la Loi.Ainsi, vous trouverez ci-joint l'avis que je dépose au nom des Amis de la Terre Midi-Pyrénées, association agréée au titre du Code de l'environnement, et étant entendu que si les préfets devaient délivrer l'autorisation environnementale sollicitée par la SNCF nous saisirions immédiatement la Justice administrative.Il est inconcevable que les préfets puissent délivrer une quelconque autorisation environnementale dans ce dossier qui manque à toutes les obligations en la matière et alors que tous les voyants sont au rouge, avec des avis défavorables et d'alerte notamment très clairs du Conseil National pour la Protection de la Nature (CNPN) et de l'Autorité environnementale (Ae).AVIS TOTALEMENT DEFAVORABLEJean OLIVIERCo-président Amis de la Terre de Midi-Pyrénées
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (Avis-ATMP-PPVE-GPSO-LNBT-25-11-26-v2.pdf)
Document : Avis-ATMP-PPVE-GPSO-LNBT-25-11-26-v2.pdf, page 1 sur 8

Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées

Ramonville Saint-Agne, le 26 novembre 2025

Monsieur Pierre-André Durand
Préfet de la Région Occitanie
Préfet de la Haute-Garonne
Préfet Coordinateur du GPSO
1, rue Saint Anne
31000 Toulouse

Monsieur le Préfet de Région Nouvelle-Aquitaine
Préfet de Gironde

Monsieur le Préfet du Lot-et-Garonne

Monsieur le Préfet du Tarn-et-Garonne

**AVIS DÉFAVORABLE** à la DEMANDE d'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE relative aux TRAVAUX de DÉFRICHEMENT et de DÉBROUSSAILLAGE préalables à la réalisation de la LIGNE NOUVELLE du SUD-OUEST entre BORDEAUX et TOULOUSE - LNBT

Monsieur le Préfet de Région Occitanie et de Haute-Garonne, Préfet Coordinateur du GPSO,
Monsieur le Préfet de Région Nouvelle-Aquitaine et de Gironde,
Messieurs les Préfets de Départements du Lot-et-Garonne et de Tarn-et-Garonne,

Par la présente, je vous confirme notre avis totalement défavorable à la première demande d'autorisation environnementale (DAE1) préalable à la réalisation de la Ligne Nouvelle à grande vitesse, LGV, Bordeaux-Toulouse, tant pour des raisons d'illégalité externe que d'illégalité interne évidentes.

En effet, en tant qu'association agréée pour la protection de l'environnement au titre de l'article L141-1 du Code de l'environnement, et ayant pour objet statutaire non seulement la protection de l'environnement et du cadre de vie, mais également la participation des citoyen.nes à celle-ci, tant aux échelles locales et régionales, qu'au-delà, nous ne pouvons accepter ce projet et son passage en force.

Ainsi :

**1) Au titre de l'illégalité externe**

Sur le format de consultation publique que vous avez décidée sous forme de 'participation du public par voie électronique' (PPVE) au motif que ce projet a déjà fait l'objet d'une enquête publique en 2014 préalablement à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), il n'est pas entendable que les préfets que vous êtes bafouent ainsi l'État de droit.

*Amis de la Terre Midi-Pyrénées - Association agréée au titre de la protection de l'environnement*
*Adresse : BP 32 123 31522 Ramonville-Saint-Agne Cedex* *Tél : 06 34 37 71 87*
*Site : http://amisdelaterremp.fr* *Courriel : midipyrenees@amisdelaterre.org*
Association loi 1901 n° W313001891 non assujettie à la TVA - SIRET 39049794900045 - APE 9499Z

Outre le fait que cette enquête publique de 2014 date de plus de onze ans, et qu'elle avait donné lieu en son temps à un avis défavorable des commissaires enquêteurs, votre lecture du Code de l'environnement est incompréhensible et fait apparaître soit un mépris soit une méconnaissance des textes.
Dans ces deux cas, vouloir faire démarrer un tel projet d'une telle envergure à ce point impactant pour l'environnement, et les finances publiques, à partir de telles méconnaissances du Code de l'environnement est tout simplement incompréhensible du point de vue de l'intérêt général.

En effet, les termes de l'article L122-1 du Code de l'environnement ne permettent pas, contrairement à ce que vous affirmez à l'appui de la consultation en cours, de considérer que la DUP de 2016 vaudrait première autorisation au sens de l'article L122-1-1, vous dispensant ainsi d'une enquête publique.

En outre, et en tout état de cause, l'enquête publique de 2014 doit être considérée comme obsolète et caduque au regard de l'article L123-17 du Code de l'environnement, et vous obligeait à une nouvelle enquête publique. Ne recourant pas à une telle enquête publique vous opérez un grave abus de pouvoir.

Ainsi, la 'participation du public par voie électronique' PPVE en cours diligentée sous votre autorité préfectorale contrairement à une enquête publique qui aurait été conduite par des commissaires enquêteurs.ices désignées par la présidence du Tribunal Administratif manque à l'évidence à la séparation des pouvoirs garantie par la Constitution de notre République, s'agissant d'un projet d'autorisation préfectorale.
De plus, des commissaires enquêteur.ices auraient eu la possibilité de faire appel à l'appui d'experts extérieurs indépendants qui s'avèrent indispensables devant la complexité technique du dossier, par exemple concernant la manière d'établir le bilan carbone du projet, qui est au coeur de sa supposée raison d'être.
En outre, une enquête publique préalable à une autorisation environnementale doit durer au minimum trois mois, là où la PPVE en cours dure un mois, ce qui prive nécessairement le public du délai raisonnable de participation prévu par l'article L120-1 du Code de l'environnement, s'agissant qui plus est d'un dossier de 34 430 pages dont tous les protagonistes soulignent l'impossibilité de l'évaluer en un délai aussi court.
Par exemple, la Présidente de Région Occitanie indique dans son courrier du 5 septembre 2025 considérer qu'un délai de deux mois est insuffisant pour prendre connaissance du dossier et délivrer un avis.
Comment imaginer que des citoyen.nes, et une association de bénévoles comme la nôtre, ne disposant pas des moyens techniques et d'agents professionnels d'une collectivité locale comme la Région Occitanie elle-même se déclarant dans l'incapacité d'examiner le dossier en deux mois, puissent l'examiner en un mois seulement ?
La possibilité que vous vous arrogez, en choisissant de recourir à une PPVE, de signer une autorisation environnementale seulement quatre jours après la clôture de cette PPVE participe aussi du déni de démocratie, en rendant moins facile encore l'éventuelle saisine du Tribunal Administratif sur le fond.

Par ailleurs, une telle 'participation du public par voie électronique' PPVE exclut de fait de la consultation du public toutes les personnes soumises à la fracture numérique, particulièrement nombreuses dans les territoires concernés par le projet, ainsi que les personnes handicapées, en manquement à la loi du 25 février 2005 renforcée en juin 2025.

Les différents incidents que nous avons pu relever d'accès au registre numérique au cours de cette PPVE soulignent aussi les limites et insuffisances d'une telle consultation par voie numérique, inacceptables, qui plus est pour un dossier d'une telle ampleur ou chaque jour d'accès au dossier compte.

Or, malgré notre courrier signé par 14 association précédent l'ouverture de cette PPVE et vous en demandant l'ajournement, puis malgré un nouveau courrier signé par 28 associations et plus de 230 élu.es locaux, dont plus d'une quinzaine de parlementaires du Sud-Ouest, force est de constater le mépris de notre demande et de nos alertes sur l'anticonstitutionnalité et l'illégalité manifestes et de cette PPVE.

*Amis de la Terre Midi-Pyrénées - Association agréée au titre de la protection de l'environnement*
*Adresse : BP 32 123 31522 Ramonville-Saint-Agne Cedex* *Tél : 06 34 37 71 87*
*Site : http://amisdelaterremp.fr* *Courriel : midipyrenees@amisdelaterre.org*
Association loi 1901 n° W313001891 non assujettie à la TVA - SIRET 39049794900045 - APE 9499Z

Du simple fait de ces manquements, toute autorisation environnementale que vous pourriez souhaiter prendre à l'issue de la PPVE devrait être immédiatement suspendue, 'de droit', par le Tribunal Administratif.

Au demeurant, la consultation publique en cours présente un grand nombres d'autres points d'illégalité.

Il en va ainsi des conditions de publicité de cette consultation dont nous avons pu constater des affichages dans des lieux totalement inaccessibles et empêchant toute prise de connaissance de leur contenu, ou tout simplement absents sur le terrain de communes pourtant directement concernées par le tracé de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse.

En outre, nous relevons le défaut d'information directe sur la tenue de cette consultation publique, et donc l'exclusion, des habitant.es du Département des Landes pourtant concerné.es par la ligne Bordeaux-Dax et directement concernés par le segment Bordeaux-Sud-Gironde directement visé par la présente PPVE.

Cette absence d'information concerne également l'ensemble des contribuables appelés à payer la Taxe Spéciale d'Équipement (TSE) et plus généralement l'ensemble des contribuables des collectivités territoriales engagées dans le financement du GPSO, comprenant cette Ligne Nouvelle Bordeaux-Toulouse. La manière dont la consultation est organisée relève en fait d'un saucissonnage inadmissible.

Il en va de même pour les habitant.es des autres territoires desservis par des lignes classiques comme la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT), ou bien encore Toulouse-Tarbes-Lourdes-Pau-Bayonne qui seraient directement reléguées au second plan et dévitalisées par les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Toulouse-Dax-Bilbao du GPSO, ainsi que des habitant.es des communes de la ligne existante.
Le récent courrier adressé par un responsable de la SNCF au maire de Marmande vient confirmer que ce projet de Ligne Nouvelle impacte en réalité l'ensemble des infrastructures ferroviaires du grand Sud-Ouest, et l'ensemble des populations du Sud-Ouest auraient donc dû être consultées sur ce projet.

L'incomplétude vertigineuse du dossier ne peut pas davantage être acceptée, et le Code de l'environnement prévoit que l'autorité compétente, à savoir les préfets, doivent vérifier la complétude du dossier avant de le mettre à consultation du public.
Cette vérification ne peut se contenter d'une vérification de complétude formelle.
En outre, le dossier est trompeur en ne parlant que de travaux préalables, aux impacts pourtant définitifs.

Ici, votre décision inter-préfectorale a été publiée par arrêté du 21 septembre 2025, avant même que l'avis obligatoire et déterminant de l'Autorité environnementale (Ae) n'ait été publié le 25 septembre 2025.
Outre, cette anticipation sur la complétude formelle effective du dossier, cette précipitation à vouloir ouvrir cette participation du public par voie électronique s'est donc faite alors même que l'avis de l'Autorité environnementale (Ae) allait se révéler édifiant, en particulier sur l'incomplétude rédhibitoire du dossier, ainsi que sur la démesure des demandes de défrichements et de débroussaillage injustifiables.
Et l'Ae demandait plusieurs compléments d'informations essentielles avant éventuelle délivrance d'une première autorisation environnementale.
Or, malgré votre communiqué de presse du 25 septembre 2025 annonçant votre intention de veiller à ce que la SNCF apporte de tels compléments, force est de constater qu'il n'en a rien été avant l'ouverture de cette PPVE, et toujours à ce jour, s'agissant pourtant d'éléments indispensables à l'appréciation de la légalité du projet, sans laquelle toute autorisation environnementale que vous pourriez accorder s'en trouverait directement aussi frappée d'illégalité.

Au regard de cette incomplétude manifeste et grave du dossier, qui plus est trompeur, ainsi que du défaut de publicité et d'inclusion de l'ensemble du public fortement concerné, et selon un format manifestement illégal de PPVE, il serait inconcevable et grave que vous puissiez prendre ici une quelconque autorisation environnementale pour ce projet de Ligne Nouvelle Bordeaux-Toulouse.

*Amis de la Terre Midi-Pyrénées - Association agréée au titre de la protection de l'environnement*
*Adresse : BP 32 123 31522 Ramonville-Saint-Agne Cedex* *Tél : 06 34 37 71 87*
*Site : http://amisdelaterremp.fr* *Courriel : midipyrenees@amisdelaterre.org*
Association loi 1901 n° W313001891 non assujettie à la TVA - SIRET 39049794900045 - APE 9499Z

**2) Au titre de l'illégalité interne**

L'ensemble des éléments de forme (illégalité externe) listés ci-dessus, et sans même mentionner ici d'autres éléments d'illégalité de forme qui ne manqueront pas d'apparaître, est d'autant plus grave, que le projet lui-même, et son dossier de demande d'autorisation environnementale révèlent des illégalités flagrantes sur tous les plans.

Tout d'abord, ce projet de GPSO et son sous-projet de LGV Bordeaux-Toulouse ne reposent sur aucune étude de besoin, et la supposée nécessité de ces infrastructures nouvelles et leur configuration ne sont justifiées par aucun élément autre que des postures dogmatiques réclamant 'une LGV pour Toulouse'.
Ainsi, ce projet n'étant ni justifié ni justifiable, le porteur de projet avance des données trompeuses quant au trafic aérien actuel et tendanciel (même quand il fait mine d'actualiser son dossier) en ne reconnaissant qu'une partie de la forte baisse actuelle de ce trafic sur lequel repose un supposé report modal attendu.
Il a en va de même pour le trafic de FRET.
Ainsi le modèle économique et écologique de ce projet est totalement biaisé et mensonger. Les bilans socio-économiques et carbone de ce projet sont donc présentés comme d'intérêt public, sans fondement.
Aucune donnée technique ne vient non plus démontrer le besoin des aménagements projetés ou en cours.
Il en va ainsi par exemple des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT) partie intégrante du GPSO, et dont l'Autorité environnementale (Ae) souligne de nouveau les importants manquement à l'occasion de cette première demande d'autorisation environnementale (DAE1) de la Ligne Nouvelle Bordeaux-Toulouse. L'Ae rappelle notamment que la décision ministérielle de 2012 sur laquelle repose le présent projet ne justifie et ne démontre en rien le bien fondé des variantes de tracé retenues pour les AFNT.
La SNCF continue de ne pas vouloir communiquer les études capacitaires (graphiques horaires) qui justifieraient les options techniques projetées et à l'oeuvre. Elle argue du fait que ces études dateraient de 2012 et qu'elles sont donc obsolètes. Cela signifie-t-il que la SNCF mène actuellement un projet d'une telle ampleur sans avoir produit de graphiques horaires actualisés, tenant compte des nouvelles caractéristiques de circulation (et des potentiels notamment du guidage en ERTMS) ou des nouvelles capacités du matériel roulant ?
Rien ne permet non plus (pour ce que nous avons pu voir dans le peu de temps imparti pour essayer d'analyser les 34 430 pages du dossier) de savoir et de comprendre quelles seraient les offres de service projetées sur ces infrastructures nouvelles.
La SNCF explique d'une part avoir supposément un besoin indispensable de lignes nouvelles pour assurer une séparation des flux entre les trains à grande vitesse et le reste du trafic ferroviaire, et voilà qu'en cette fin novembre la SNCF répond au Maire de Marmande prévoir de faire aussi rouler des trains intercités sur cette Ligne Nouvelle. Qui alors aussi de l'engagement de la SNCF à maintenir les intercités Paris-Orléans-Limoges-Toulouse si le projet s'avère à ce point encore aussi peu précis et cohérent ?

Comment envisager que les travaux préparatoires et irréversibles de ce projet puissent alors être autorisés alors que le projet lui-même est loin d'être précisé sur le plan technique ?

Comment envisager aussi cela alors que les financements du projets ne sont pas assurés, de façon très significative en laissant en réalité une complète incertitude totale sur le modèle économique du chantier, puis de l'exploitation hypothétique des lignes (si le chantier était financé jusqu'à une éventuelle mise en service) ? En effet, l'ancien premier ministre et nouveau PDG de la SNCF déclarait encore tout récemment dans la presse n'avoir aucune garantie sur les financements de l'État, acter que l'Europe elle ne financerait pas le projet dans l'immédiat, et probablement pas du tout s'agissant de la desserte de Toulouse.

Comment comprendre qu'un tel projet puisse bénéficier d'une quelconque autorisation environnementale de démarrage de travaux aussi destructeurs, l'Ae notant au demeurant la demande totalement démesurée des superficies soumises à cette première demande, alors que son avenir est à ce point là en sursis ?

*Amis de la Terre Midi-Pyrénées - Association agréée au titre de la protection de l'environnement*
*Adresse : BP 32 123 31522 Ramonville-Saint-Agne Cedex* *Tél : 06 34 37 71 87*
*Site : http://amisdelaterremp.fr* *Courriel : midipyrenees@amisdelaterre.org*
Association loi 1901 n° W313001891 non assujettie à la TVA - SIRET 39049794900045 - APE 9499Z

Ainsi, le projet n'étant justifié par aucun besoin tangible et étayé, ses bilans socio-économique et carbone étant à l'évidence négatifs, et la SNCF faisant en sorte de ne pas les actualiser, tout comme elle présente un dossier obsolète et caduque, et où les différentes options alternatives existantes aujourd'hui ne sont tout simplement pas envisagées sérieusement, sur la base d'information contre-expertisables, il est évident que ce projet manque à toutes les obligations internationales, conventionnelles, communautaires, constitutionnelles, légales et réglementaires obligeant de façon absolue à pouvoir justifier d'avoir tout fait pour Eviter un tel projet, et respecter alors le principe de séquence ERC (Eviter-Réduire-Compenser) sous différents aspects en matière de respect des principes inscrits notamment dans la Charte de l'environnement.

La Loi LOM de 2019, en matière de mobilités et de transports, oblige également à envisager en priorité l'utilisation et la rénovation des infrastructures existantes avant tout projet d'infrastructures nouvelle.
Ce sont d'ailleurs aussi les conclusions de la Conférence Ambition France Transport de ce mois de juillet 2025.

Avec ce méta-projet de GPSO, et de Lignes Nouvelles Bordeaux-Toulouse en particulier, la SNCF ne respecte aucun de ces principe ni obligations, et toute autorisation environnementale accordée à la SNCF dans ce projet signifie alors un nombre d'illégalités incalculables et toutes plus graves les unes que les autres.

Sans avoir pu étudier en détail les 34 430 pages du dossier, nous pouvons dores et déjà noter :

**Au titre de la 'Loi sur l'Eau' et de la demande d'autorisation pour les installations, ouvrages, travaux et activités (dite 'IOTA').**

Ne respectant pas la séquence ERC, les principes mêmes de la loi sur l'Eau et des directives correspondantes sont bafouées par ce projet.

Des impacts graves et illégaux sont alors liés à ce projet. Il serait incompréhensible et coupable que les préfets laissent faire davantage.

Il en va ainsi des prises d'eau potable, et par exemple de celle de Saint-Jory / Saint-Caprais dont l'ARS inique d'une part ne pas avoir été informée comme elle l'aurait dû par la SNCF avant le démarrage des travaux au nord de Toulouse, et il est en outre édifiant de noter que la réponse de la SNCF à l'avis de l'ARS sur cette seule prise d'eau potable qui alimente de façon unique plus de 100 000 personnes du nord toulousain, tient en moins d'une ligne. L'irresponsabilité de la SNCF apparaît là évidente.

Il en va de même sur la garantie du libre écoulement des eaux superficielles et souterraines non garanties par le projet, tout comme sur les aspects de prévention des pollutions d'eau de manière plus générale.

La préservation des zones humides n'est pas davantage garantie alors que le projet traverse des zones humides sensibles et fragiles, essentielles à la vie et à la régulation climatique de nos régions.
Les fonctionnalités écologiques de ces zones humides n'étant pas sérieusement inventoriées, la SNCF est tout simplement dans l'impossibilité de pouvoir garantir des mesures de réduction et/ou de compensation remplissant les exigences légales de l'article L161-3 du Code de l'environnement notamment.

Il en va de même pour les espèces piscicoles et aquatiques, dont l'Anguille d'Europe, fortement impactée par le projet, par exemple au Sud de Bordeaux, et que le porteur de projet ignore quasiment.

*Amis de la Terre Midi-Pyrénées - Association agrée au titre de la protection de l'environnement*
*Adresse : BP 32 123 31522 Ramonville-Saint-Agne Cedex* *Tél : 06 34 37 71 87*
*Site : http://amisdelaterremp.fr* *Courriel : midipyrenees@amisdelaterre.org*
Association loi 1901 n° W313001891 non assujettie à la TVA - SIRET 39049794900045 - APE 9499Z

**Au titre de la Biodiversité protégée et de la demande de dérogations à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés**

Aucune des trois conditions obligatoires et cumulatives imposées par l'article L411-2 du Code de l'environnement pour envisager accorder cette dérogation 'biodiversité protégée' ne sont remplies.

Ainsi, comme déjà évoqué plus haut, l'exigence de recherche des solutions de substitution n'est pas du tout remplie, et ce aux différentes échelles spatiales et temporelles auxquelles cette recherche aurait dû se poser.
La meilleure utilisation des voies existantes, les optimisations de parcours, la prise en compte des nouveaux systèmes de signalisation et de matériel roulant, la relance du train de nuit de façon actuelle, n'est pas envisagée de façon globale à l'échelle de l'ensemble du projet de GPSO.
Pour la partie Ouest du projet, aucune étude n'apparaît concernant une meilleure mobilisation de la voie classique existante entre Bordeaux et Dax. Existe-t-il une étude sur une meilleure mobilisation de la tranchée médoquine (entre Bordeaux Saint-Jean et Talence) pour faciliter les entrées et sorties ferroviaires au Sud de Bordeaux ?
Au Nord de Toulouse, a-t-il été envisagé sérieusement de faire circuler le trafic projeté sur les emprises existantes comportant dores et déjà, quatre, trois puis deux voies entre Toulouse et Saint-Jory ?.
Les voies de Fret et de triages ou de faisceaux départs ont-elles été incluses dans les études ?
Comme le souligne l'Ae, comment est justifié le choix d'ajouter deux voies supplémentaires côté canal au Nord de Toulouse, plutôt que d'autres solutions ou options de variantes d'implantations ?
Et comme le souligne le Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) pourquoi aucune solution alternative n'a été étudiée pour le projet de jonction Ligne Nouvelle et AFNT dans le secteur du Nord de Saint-Jory ? Le CNPN parle d'une non recherche rédhibitoire. Comment les préfets pourraient-ils laisser passer cela en toute connaissance de cause ?

Les conditions sur le maintien dans un bon état de conservation à l'échelle de leur aire de répartition des espèces et habitats impactés par le projet ne sont pas non plus respectées par le projet.
Le caractère inapproprié et insuffisant des inventaires initiaux et de l'étude d'impact rend déjà tout simplement impossible la garantie du respect de cette condition.
Mais même pour les espèces ou habitats rares et menacés identifiés, les mesures envisagées ne répondent pas aux exigences. Ainsi des espèces rares et pour certaines endémiques de la région seraient détruite sans véritable mesure à la hauteur des enjeux. Des habitats uniques et considérés par la doctrine ministérielle comme 'irremplaçables' seraient aussi détruits, sans que les impacts puissent être compensés, par définition.
Les différentes dimensions de la biodiversité, et notamment les aspects de continuités écologiques, d'habitats ou d'interdépendances et de particularités des espèces sont méprisées.
Et le CNPN parle dans son avis sur les AFNT d'une étude 'trompeuse' de ce point de vue.
Le recours à des espèces 'parapluies' ou à des intentions de compensations surfaciques sont directement infondés d'un point de vue scientifique et de ce que l'on sait des espèces et de leurs écosystèmes ?
Le projet signifie donc des pertes nettes très importantes de biodiversité, à l'opposée de la loi qui prévoit de garantir aucune perte nette, voire d'assurer une reconquête de biodiversité.
Le CNPN parle dans son avis sur les AFNT d'impacts résiduels 'vertigineux', et son avis sur la LNBT est encore plus critique en déplorant que la SNCF ne tienne pas compte des recommandations antérieures.
L'Ae note en outre que la SNCF s'est engagé dans ce dossier à avoir mis en œuvre les mesures compensatoires avant tout démarrage des travaux. Or, faute d'un inventaire initial correct, et d'une maîtrise foncière correspondante, ces mesures ne sont à l'évidence pas mises en œuvre, et loin de l'être, alors que la SNCF témoigne de son impatience à démarrer les travaux requérant cette autorisation environnementale comme en témoigne les travaux déjà en cours et la demande d'arrêté préfectoral de début novembre pour faciliter l'entrée sur les propriétés non encore expropriées.
Plusieurs autres engagements de l'État et/ou de la SNCF ne sont pas remplies.

*Amis de la Terre Midi-Pyrénées - Association agrée au titre de la protection de l'environnement*
*Adresse : BP 32 123 31522 Ramonville-Saint-Agne Cedex* *Tél : 06 34 37 71 87*
*Site : http://amisdelaterremp.fr* *Courriel : midipyrenees@amisdelaterre.org*
Association loi 1901 n° W313001891 non assujettie à la TVA - SIRET 39049794900045 - APE 9499Z

Ce projet ne répondant pas, et moins que jamais, à un enjeu de report modal important de l'avion vers le train, du fait de la forte chute de trafic aérien entre le Sud-Ouest (et Toulouse Blagnac en particulier) et Paris, le bilan carbone étant clairement à revoir encore à la baisse, avec des gains s'approchant de zéro, et des coûts de construction, d'entretien et d'exploitation devant être revus à la hausse au regard du contexte planétaire, ce projet ne peut au demeurant en rien se prévaloir d'une Raison Impératives d'Intérêt Public Majeur (RIIPM).
Au contraire, la remise en cause de l'économie générale du projet remettent même en cause son intérêt public, cette absence de besoin remet en cause une quelconque impérieuse nécessité, et les impacts négatifs de ces infrastructures sur les dessertes des trains de proximité vont à l'encontre d'un quelconque apport majeur supposé de ce projet.
Le coût faramineux du chantier se répercutant nécessairement sur un coût de péage très élevés et de billets de train également très élevés en conséquence (soit directement, soit indirectement par le biais d'impôts ou de taxes) ne va clairement pas dans le sens d'un encouragement à préférer le train.
L'Ae note en outre le fait que ce projet prévoyant des gares nouvelles à l'extérieur des centre-ville, il ne démontre ainsi pas sa capacité à suscité du report modal de la voiture individuelle (ou de l'avion) vers le train. En effet, s'il est nécessaire de prendre une voiture individuelle, ou une multitude d'autres moyens de transports pour rejoindre les gares nouvelles de Dax, Mont-de-Marsan, Agen, Montauban ou Toulouse Route de Launaguet, les usager.es ne seront pas incités à prendre le train.
La suppression de desserte annoncée des gares de Marmande, Agen Centre Ville, et Montauban Ville Bourbon par les intercités qui seraient désormais destinés à circuler sur la Ligne Nouvelle Bordeaux-Toulouse va également directement à l'encontre d'un encouragement à prendre le train.
Les impacts négatifs du GPSO sur les lignes existantes, en particulier avec la création prévue d'un goulet d'étranglement en entrée sortie de la gare de Toulouse Matabiau (allant à l'encontre de toute perspective de diamétralisation du nœud ferroviaire essentiel de Toulouse), la création d'une gare de terminus amont (faisant perdre d'importantes capacités de correspondances quai à quai inter-trains) et la création d'un cisaillement aberrant au nord de Saint-Jory viennent même très directement faire de ce projet un non sens ferroviaire.

Il serait incompréhensible, en même temps que clairement illégal, qu'une autorisation de destruction de biodiversité protégée puisse être accordée pour un projet ferroviaire aux impacts aussi négatifs, en même temps que ruineux et remettant en cause toute capacité d'amélioration d'autre biens communs.

**Au titre de la Demande d'autorisation de défrichement**

Pour les mêmes raisons que celles évoquées ci-dessus, et du fait aussi que les dimensions de corridors écologiques et autres richesses et rôles essentiels des massifs forestiers et espaces boisés, ne sont pas correctement considérées dans ce dossier, et que la séquence ERC ne leur est pas non plus appliquée, il ne saurait être accordé une quelconque autorisation de défrichement à ce projet.

Plus encore, comme le relève l'Ae, il apparaît clairement que les demandes de défrichements formulées ici au prétexte de travaux préparatoires le sont en fait en avance de phase, et de façon totalement injustifiée et démontrant l'absence de tout évitement sérieux.

Des problématiques comme le risque d'incendies ou le risque de contamination du chantier par des parasites des arbres ne sont à l'évidence pas considérés comme il se devrait.

Les mesures de compensation forestière qui pourraient se traduire par des compensations financières ne tiennent à l'évidence en aucune manière compte du rôle clé de ces forêts pour la biodiversité, pour le climat et le cycle de l'eau, ainsi que pour le cadre de vie et la santé.

*Amis de la Terre Midi-Pyrénées - Association agrée au titre de la protection de l'environnement*
*Adresse : BP 32 123 31522 Ramonville-Saint-Agne Cedex* *Tél : 06 34 37 71 87*
*Site : http://amisdelaterremp.fr* *Courriel : midipyrenees@amisdelaterre.org*
Association loi 1901 n° W313001891 non assujettie à la TVA - SIRET 39049794900045 - APE 9499Z

**Au titre de la Demande d'autorisation de destruction d'alignements d'arbres**

Le projet se targue ne n'impacter aucun arbre d'alignement, malgré les plus de 1000 ha de défrichement et débroussaillage demandés.
N'ayant pu examiner le dossier en détail nous n'avons pu vérifier cette assertion.
Mais nous devons alerter sur le fait que dans le cadre des AFNT, la SNCF avait oublié purement et simplement de mentionner dans le dossier de demande d'autorisation environnementale un alignement de 6 arbres majestueux, qui a ensuite conduit le préfet à prendre un arrêté préfectoral modificatif spécifique concernant ces arbres d'alignements.
Nous pouvons en outre affirmer qu'un autre alignement d'arbres impacté par le projet à Fenouillet est aujourd'hui absent des autorisations (et même du dossier de demande).

Il serait incompréhensible que les préfets accordent une quelconque autorisation environnementale en prenant au pied de la lettre cette affirmation de la SNCF sur l'absence d'impact sur des arbres d'alignement.

**Au titre de l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000**

Les impacts complètement minorés du projet sur les sites Natura 2000, depuis le Sud de Bordeau jusqu'à Toulouse ne saurait pas davantage permettre la délivrance d'une quelconque autorisation environnementale.

**Au titre de la déclaration préalable à la destruction de haies**

L'Ae relève que les linéaires de haies inclus pour destruction dans cette demande d'autorisation environnementale sont aussi très largement démesurés et masquent mal des travaux en avance de phase.

**Au titre de la demande d'autorisation de travaux aux abords de monuments historiques**

S'agissant des monuments historiques, il apparaît que le dossier est très incomplet et que le minima légal requis pour envisager des travaux aux abords des monuments historiques ne sont pas remplis.
Or, le défrichement et le débroussaillage irréversibles aux abords de monuments historiques, ou des impacts négatifs sur les nappes phréatiques ou eaux superficielles en alimentant les espaces naturels et forestiers attenants, ne sauraient être autorisés sans les vis des Architectes des Bâtiments de France notamment.

**Au regard de la Charte du PNR des Landes de Gascogne**

Il semble que l'engagement inscrit dans la Charte du PNR des Landes de Gascogne empêchant toute expression d'un avis défavorable à ce projet de GPSO vient en réalité fausser la juste appréciation des impacts de ce projet de GPSO sur le périmètre de ce PNR et des autres points de sa Charte.
Ne s'agit-il pas là d'un avis favorable obtenu par une contrainte du passé, indépendamment de toute prise en compte des enjeux actuels ?

Vous souhaitant bonne réception de cet **avis totalement défavorable**, nous vous prions de recevoir, Monsieur le Préfet coordinateur du GPSO, Messieurs les Préfets, nos sincères salutations.

Co-président des Amis de la Terre de Midi-Pyrénées
Jean OLIVIER



*Amis de la Terre Midi-Pyrénées - Association agrée au titre de la protection de l'environnement*
*Adresse : BP 32 123 31522 Ramonville-Saint-Agne Cedex* *Tél : 06 34 37 71 87*
*Site : http://amisdelaterremp.fr* *Courriel : midipyrenees@amisdelaterre.org*
Association loi 1901 n° W313001891 non assujettie à la TVA - SIRET 39049794900045 - APE 9499Z

# Rouzo Camille - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:36:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** protection des loutres et visons d'Europe

**Contribution :**
Bonjour ; Il se trouve que des populations de visons d'Europe (espèce menacée d'extinction et de fait protégée) se trouvent sur le parcours de la LGV. Le dossier fourni ne comprend pas de rapport actualisé sur le sujet, ce qui augmente d'autant plus la certitude de la destruction de leur habitat, et provoquerait inéluctablement leur disparition dans la zone. Les mesures compensatoires proposées sont insuffisantes : Les visons dépendent des cours d'eau et de la continuité de ceux-ci. La LGV coupe de nombreux cours d'eau, et lorsqu'elle prévoit un franchissement spécialement pour les animaux, ceux-ci ne sont pas adaptés aux espèces aquatiques. Précisons que les autorités environnementales compétentes (CNPN et PNA Vison) n'ont pas acté la viabilité des propositions. Pour la sauvegarde de cette espèce en voie d'extinction, il serait de fait préférable de ne pas construire la LGV. Cordialement ;
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Cécile - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:36:51
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Plusieurs craintes relatives au projet GPSO
**Contribution :**
Malheureusement comme pour beaucoup d'autres grands projets d'aménagement je m'inquiète que les potentialités de compensation soient largement surestimées... Les terres agricoles seront une fois de plus les victimes de cette politique de compensation (en plus d'être déjà fortement impactées par le tracé). Par ailleurs, il semblerait que rien n'ait été prévu pour limiter l'érosion, le ruissellement ou les pollutions lors des périodes critiques menaçant grandement les écosystèmes naturels. De plus, sur le volet économique, il ne me semble pas avoir vu d'études comparatives avec par exemple la modernisation de la ligne existante. Comment alors justifier la création d'une nouvelle ligne plutôt que l'amélioration de l'existant ? Empruntant régulièrement la ligne Toulouse-Paris, je suis favorable à une mobilité ferroviaire ambitieuse, mais je ne peux cautionner que cela se fasse au prix de la destruction, par exemple, de la vallée du Ciron à laquelle je suis très attachée. Je demande donc une révision complète du projet et davantage de délai pour que la consultation puisse réellement apporter quelque chose à ce projet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rosoor Caroline - Préchac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:39:25
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Demande autorisation
**Contribution :**
Je suis contre cette demande qui est une aberration environnementale
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# René - Balizac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:40:02
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** contre la demande d'autorisation environnementale relative aux travaux préalables du projet LNSO Bordeaux-Toulouse.
**Contribution :**

Le PNR des Landes de Gascogne a émis pleins de réserves négatives dont celle d'un risque incendie sous-estimé dans le dossier.Rappelons nous le terrible Incendie de Landiras, ses dégâts . Comment peut-on envisager un tel projet dans une zone forestière immense sans que ce soit un enjeu majeur ! Et ces travaux préalables  présentent autant de risques que des travaux de génie civil.L'Autorité Environnementale, le CNPN et la CLE du Sage Ciron ont émis des vives critiques et émis un avis défavorable.Je suis contre la demande d'autorisation environnementale relative aux travaux préalables du projet LNSO Bordeaux-Toulouse.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# JACQUES - Bazas

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:40:50
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** vallée du Ciron
**Contribution :**
J'organise dans le cadre du club de marche de Captieux des randonnées pédestres destinées à des personnes qui en ont besoin pour rester en bonne santé. La vallée du Ciron est un espace qui accueille régulièrement nos itinéraires. C'est plus qu'un espace naturel, c'est un lieu d'activités et un véritable patrimoine. La future ligne LGV , à l'image de l'A65, va encore fracturer le territoire et rendre impossible le tracé de nos itinéraires, et ceci d'une manière totalement irréversible.Je suis extrêmement inquiet pour le devenir environnemental de cette vallée.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Amélie - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:41:50
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable concernant le projet de LGV â?" impacts environnementaux, énergétiques et socio-économiques
**Contribution :**
Madame, Monsieur,Je souhaite, par la présente, exprimer un avis résolument défavorable quant au projet de ligne à grande vitesse (LGV) actuellement soumis à consultation. Si la grande vitesse ferroviaire est souvent présentée comme un symbole de modernité et de progrès, force est de constater que, derrière les discours répétés et largement relayés, se cachent des réalités bien moins flatteuses, tant pour l’environnement que pour l’intérêt général.1. Une consommation énergétique incompatible avec les objectifs climatiquesIl est établi que la consommation d’un TGV en déplacement est proportionnelle au carré de sa vitesse. Autrement dit, un train roulant deux fois plus vite consomme quatre fois plus d’énergie. La très grande vitesse n’est donc pas un progrès en termes de sobriété énergétique : elle constitue un gaspillage structurel, à contre-courant des impératifs de réduction de nos consommations et de transition énergétique.2. Une catastrophe écologique sous-estiméeContrairement à ce que certains discours laissent entendre, les LGV ne sont pas des infrastructures écologiques.La construction de nouvelles lignes entraîne :la destruction d’espèces animales et végétales,l’artificialisation de milliers d’hectares,la fragmentation irréversible des milieux naturels,l’émission de millions de tonnes de CO?.Les forêts détruites, elles, contribuaient à capter ce carbone. La prétendue vertu climatique des LGV est donc largement surévaluée, tandis que leurs impacts réels sont minimisés.3. Une emprise territoriale massive et comparable à celle d’une autorouteLes chantiers de LGV ne sont pas moins destructeurs que ceux des autoroutes.L’exemple du projet GPSO est éclairant : l’étude d’impact annonce 4 800 ha d’emprise, alors que l’analyse cartographique révèle une surface plutôt proche de 6 800 ha. De tels chiffres illustrent une artificialisation du territoire totalement disproportionnée au regard des bénéfices réels.4. Des

compensations illusoires et insuffisantesLes mesures de compensation ne remplacent jamais la perte d'un écosystème mature.On ne compense pas :une zone humide détruite en en protégeant une autre,une forêt abattue en finançant un fonds dédié,un milieu vivant en promettant une renaturation hypothétique.La séquence « éviter – réduire – compenser » est systématiquement contournée, l'évitement n'étant presque jamais véritablement recherché. Les compensations proposées s'apparentent trop souvent à du greenwashing.5. Un argumentaire sur le fret ferroviaire et le report modal trompeurLes lignes actuelles ne sont pas saturées : parler de « bouchon au sud de Bordeaux » relève de la désinformation.Par ailleurs, l'histoire montre que la construction de LGV n'a jamais permis de réduire le transport routier de marchandises, tandis que le fret ferroviaire ne cesse de décliner.Concernant les voyageurs, les études montrent que les LGV captent majoritairement… des voyageurs déjà utilisateurs du train. Le report modal depuis la route ou l'avion reste très faible :6,6 % depuis la route et 2,7 % depuis l'avion pour la LGV Tours–Bordeaux (bilan LOTI 2018).La majorité des trajets supplémentaires sont des déplacements nouveaux, et non des transferts depuis des modes plus polluants.6. Un investissement inefficace pour sauver le climatSelon France Stratégie, la LGV est l'un des investissements publics les moins efficaces en termes de CO? évité par euro dépensé.Avec un coût estimé à 8 235 € par tonne de CO? évitée, la LGV est entre 27 et 165 fois moins performante que la rénovation énergétique.Comment justifier un tel investissement alors que des solutions beaucoup plus efficaces existent ?7. Une utilité économique discutableCréer de l'emploi ne justifie pas la destruction de milliers d'hectares. Un investissement équivalent dans l'entretien du réseau existant, la transition énergétique, la santé ou l'éducation générerait autant d'activité économique sans provoquer de dégâts irréversibles.Il n'est d'ailleurs pas démontré qu'une LGV soit indispensable au développement d'un territoire : Toulouse, qui n'en possède pas, est en train de devenir la troisième ville de France, devant Lyon, pourtant desservie par LGV depuis des décennies.8. Une vision du territoire déconnectée des priorités actuellesÀ l'heure où l'urgence écologique impose lucidité, sobriété et rationalité, vouloir continuer à tracer des lignes nouvelles vers des villes déjà desservies n'est pas une priorité.Cela revient à sacrifier la nature, la biodiversité et la qualité de vie pour un confort marginal, réservé à une minorité, et au prix d'un endettement public colossal.ConclusionPour toutes ces raisons — énergétiques, écologiques, climatiques, territoriales, financières et éthiques — je formule un avis défavorable au projet de LGV.Ce projet ne répond ni aux enjeux du climat, ni aux besoins réels du territoire, ni au principe élémentaire de protection du vivant.Il est urgent de privilégier les investissements réellement utiles : modernisation du réseau existant, amélioration des lignes classiques, développement du fret ferroviaire, rénovation énergétique, services publics de proximité.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# chavaroche philippe - Saint-Côme

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:42:32
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** opposition totale au projet  inutile  et débile de la lgv !
**Contribution :**
Non à cette déclaration de guerre supplémentaire au vivant . Le Sud GIRONDE et le Sud Ouest méritent mieux qu'une tranchée artificielle détruisant des milliers d'hectares de nature pour gagner... quelques minutes de trajet . Ces milliers d'hectares se doivent de poursuivre leur contribution aux luttes contre les pollutions multiformes de nos mégalopoles  : NON AU DÉSASTRE QUI S'ANNONCE !!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rouzo Camille - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:43:53
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** risques sanitaires en raison des travaux
**Contribution :**
Bonjour ; Le dossier présenté ne mentionne pas le risque de pollution au cours des travaux, et de fait ne planifie nullement la gestion de celle-ci. Or, les nappes souterraines pourraient être polluées par des produits de forage, des huiles ou n'importe quel matériau ou liquide contaminé. Nulle mention non plus de la gestion des déblais contaminés. Précisons enfin que le confort des riverains ne semble pas avoir été une priorité, et encore moins en ce qui concerne la pollution. Le dossier ne mentionne pas de décisions particulières, concernant par exemple l'éloignement des zones de stockages de lieux communautaires ou privés, non plus que des dispositions pour protéger les riverains des diverses nuisances (poussières, son, vibration). On ne trouve trace ni d'un plan de gestion de ces pollutions, ni même de leur surveillance au cours des travaux. Pour le confort des concernés et pour éviter tout risque de pollution, il faudrait, au moins revoir l'organisation générale, au mieux s'abstenir de construire cette ligne. Cordialement ;
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mathieu - Lartigue

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:43:55
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** La nouvelle ligne détruira la vallée du Ciron
**Contribution :**
Bonjour,Je souhaite exprimer mon avis très défavorable à ce projet de nouvelle ligne, en raison de son impact environnemental fort et injustifié au regard des autres solutions possibles et des enjeux prioritaires actuels.Habitant la vallée du Ciron, je déplore ce projet qui conduirait à la destruction d'un écosystème aussi fragile que précieux, par son unicitié et sa qualité : nous disposons de nombreuses espèces protégées (cistudes, salamandre, etc), de forêt-galerie et de zones humides. La ligne les détruirait ou en romprait la continuité écologique, ce qui reviendrai au même ou presque d'un point de vue écologique.D'autres solutions existent et n'ont pas suffisamment été étudiées, notamment l'amélioration de la ligne existante.Et même si cette autre solution n'était pas équivalente à la nouvelle ligne, elle serait meilleur car la priorité est aujourd'hui à la santé, au bien-être et à la préservation des conditions de vie des humains, et cela passe par celles des écosystèmes qui les entourent.Je demande une révision du projet, un refus des dérogations espèces protégées et haies pour la nouelle ligne, le respect de la protection des espèces et habitats concernés (et qui sont de fait déjà supposés être protégés), et la modernisation de la ligne existante associé si nécessaire à d'autres solution, à explorer, qui n'implique pas de destruction environnementale.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Elisabeth - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:47:03
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV bordeaux -toulouse
**Contribution :**
Le projet paraît déraisonnable car il entraîne des impacts négatifs sur la biodiversité la faune et la flore, pour un coût déraisonnable et un bénéfice pour l’humain en temps de trajet qui paraît peu important.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Danièle  - Layrac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:48:17
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Nouvelles lignes LGV sud ouest Bx Toulouse
**Contribution :**
Investissement trop important pas d'argent dans les caisses. Incompatibilités pour le respect des zones humides , de la faune ,tous les gens avec un certain âge expropriés ne sachant peut-être où redémarrer une vie .....
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Commune de LERM et MUSSET Mairie - Lerm-et-Musset

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:51:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** AVIS DEFAVORABLE DE LA COMMUNE DE LERM ET MUSSET A LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE
**Contribution :**
Vous trouverez ci-joint la contribution de la Commune de LERM et MUSSET qui émet un avis STRICTEMENT DEFAVORABLE à la demande d'autorisation environnementale, ainsi que la délibération du 27 août 2025.
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (Délibération LERM ET MUSSET.pdf)
Document : Délibération LERM ET MUSSET.pdf, page 1 sur 2

Envoyé en préfecture le 03/09/2025
Reçu en préfecture le 03/09/2025
Publié le
ID : 033-213302391-20250903-DELIB270920251-DE

# COMMUNE DE LERM ET MUSSET

## EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS.

L'an deux mille vingt-cinq, les vingt-sept août à dix-huit heures trente, le Conseil municipal dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire, sous la présidence de Madame Martine LAGARDERE, Maire.

Nombre de conseillers en exercice : 10

Date de la convocation : le 20 aout 2025

Présents : Mmes LAGARDERE, BOQUIN, DERON, LACAMPAGNE, ROUSSEAU Mrs ESPUNY, BALUTEAU, BARBEDIENNE, BOUIC

Excusée : Mme DAUBA

Lesquels forment la majorité des membres en exercice.

## Demande d'autorisation environnementale préalable aux investigations liées au projet de LGV Bordeaux – Toulouse

**Le conseil municipal,**

- Vu le dossier transmis par la DDTM le 7 juillet 2025 relatif à la demande d'autorisations environnementales pour les sondages archéologiques et géotechniques liés au projet de LGV Bordeaux–Toulouse (GPSO),
- Vu que ce dossier sous format électronique comprenant plus de 25 600 pages est difficilement exploitable par l'ensemble des élus,
- Vu l'absence de réponse au courrier adressé par Mme le Maire, sollicitant un délai supplémentaire ainsi que la mise à disposition du dossier sous une forme accessible à tous,
- Vu le délai imposé de deux mois, équivalant à la lecture de plus de 400 pages par jour, 7 jours sur 7, ce qui ôte toute possibilité d'un examen approfondi,
- Vu le rejet massif exprimé lors de l'enquête publique de 2014 sur les lignes nouvelles (seulement 2,59 % d'avis favorables sur 14 011 contributions),
- Vu l'avis défavorable rendu en 2015 par la commission d'enquête publique composée de 21 commissaires enquêteurs,
- Vu le coût démesuré du projet, dans un contexte de finances publiques contraintes, et l'absence de financement garanti,
- Vu l'absence évidente de raison impérative d'intérêt public majeur, condition nécessaire pour justifier les atteintes graves à l'environnement,
- Vu l'urgence d'investir prioritairement dans l'entretien du réseau ferré national afin d'assurer une desserte ferroviaire pertinente de l'ensemble du territoire,
- Vu l'impérieuse nécessité de financer des services publics essentiels, tels que la santé, plutôt que de consacrer des dizaines de milliards d'euros à un gain marginal de quelques minutes sur les trajets en TGV, favorable à une minorité d'usagers.

Envoyé en préfecture le 03/09/2025
Reçu en préfecture le 03/09/2025
Publié le
ID : 033-213302391-20250903-DELIB270920251-DE

- Vu les alternatives existantes et plus pertinentes, telles que la modernisation des lignes actuelles : (ligne Bordeaux–Toulouse, ligne POLT Paris–Orléans–Limoges–Toulouse), essentielles aux déplacements quotidiens de très nombreux usagers.
- Vu les atteintes environnementales irréversibles prévisibles : destruction de forêts, de terres agricoles, de zones humides, fragmentation des habitats, perte de biodiversité et destruction de puits de carbone,
- Vu le caractère non garanti à ce jour, très incertain, voire inefficace, des mesures de compensation prévues, essentiellement destinées à « verdir » l'image du projet,
- Vu la position exprimée par la CLE du Ciron, dénonçant la contradiction entre ce projet et les objectifs de protection des milieux naturels,

**Considérant** que la décarbonation affichée par les promoteurs du projet ne saurait justifier les émissions colossales de $CO_2$ liées aux travaux et la destruction de puits carbone forestiers ;

**Considérant** que ce projet, conçu selon une vision dépassée de la mobilité centrée sur la vitesse et énergivore, va à l'encontre des objectifs de sobriété et de protection du climat ;

**Considérant** qu'en application du principe de précaution inscrit dans la Charte de l'environnement, le conseil municipal ne peut soutenir un projet inutile, destructeur et coûteux ni les démarches qui y concourent ;

**Après en avoir délibéré, le conseil municipal, à l'unanimité :**

1. **Émet un avis strictement défavorable** à la demande d'autorisations environnementales liée aux investigations préalables du projet de LGV Bordeaux–Toulouse (GPSO).
2. **Demande que cet avis défavorable soit versé au dossier de la consultation publique à venir.**
3. **Réaffirme son attachement** à des solutions ferroviaires alternatives, moins coûteuses, moins destructrices et plus utiles à la population, fondées sur l'entretien et la modernisation des lignes existantes.

Fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,

Au registre sont les signatures.

Le Maire,
Martine LAGARDERE

MAIRIE DE LERM-ET-MUSSET 33940 (Gironde)

2

[Télécharger la pièce jointe originale (Contribution de la Commune de LERM et MUSSET.pdf)]
Document : Contribution de la Commune de LERM et MUSSET.pdf, page 1 sur 3

ARRONDISSEMENT DE LANGON

Mairie
de
Lerm et Musset
33840

République Française

**Contribution de la commune de Lerm-et-Musset à la PPVE – Autorisation environnementale LGV Bordeaux–Toulouse**

La commune de Lerm-et-Musset souhaite apporter la présente contribution dans le cadre de la procédure de participation du public concernant la demande d'autorisation environnementale liée au projet de LGV Bordeaux–Toulouse.

**Rappel de la position officielle de la commune.**

Par une **délibération adoptée à l'unanimité le 27 août 2025** (jointe en annexe), le conseil municipal a déjà exprimé un **avis strictement défavorable** aux demandes d'autorisations relatives aux travaux préparatoires du projet (sondages archéologiques et géotechniques).

Cette délibération soulignait notamment :

- la **difficulté d'accès à un dossier de plus de 25 600 pages**, impossible à analyser sérieusement dans les délais impartis ;
- le **rejet massif** de l'enquête publique de 2014 (2,59 % d'avis favorables seulement sur 14 011 contributions) ;
- l'**avis défavorable de la commission d'enquête** en 2015, composée de 21 commissaires enquêteurs ;
- le **coût démesuré du projet**, sans financement garanti, alors que d'autres priorités nationales sont urgentes ;
- l'**absence de raison impérative d'intérêt public majeur**, pourtant indispensable pour justifier les atteintes graves à l'environnement ;
- l'existence d'**alternatives plus utiles et moins destructrices**, telles que la modernisation des lignes existantes (Bordeaux–Toulouse, POLT)
- des **impacts environnementaux irréversibles** : destruction de forêts, terres agricoles, zones humides et habitats naturels
- un projet **en contradiction avec les objectifs climatiques**, en raison des émissions colossales liées aux travaux et de la destruction de puits de carbone forestiers

Tél. : 05 56 65 80 16 - Fax : 05 56 65 89 36 - E-mail : mairiedelermetmusset@orange.fr
Secrétariat ouvert au public : Mardi de 14h à 18h - Mercredi de 9h30 à 11h30 et de 14h à 18h - Vendredi de 9h30 à 11h30 et de 14h à 17h30

La présente contribution s'inscrit donc dans la continuité logique de cette position unanime.

La commune souhaite rappeler un point fondamental : **la LGV Bordeaux–Toulouse n'aurait jamais dû être déclarée d'utilité publique**, puisque :

- la commission d'enquête avait rendu un **avis défavorable** dès 2015 ;
- le public s'était massivement prononcé **contre** ce projet ;
- les besoins de mobilité ont évolué depuis 10 ans, rendant le projet **encore moins pertinent aujourd'hui** (télétravail, priorités climatiques, sous-investissement national dans le réseau existant) ;

Rien ne permet aujourd'hui de considérer que l'intérêt général serait renforcé ;
Au contraire : le contexte rend le projet **encore plus disproportionné** qu'en 2014 ou 2016.

Le tracé prévu de la LGV constituerait pour notre territoire une atteinte particulièrement lourde.
La ligne **couperait la commune en deux**, séparant le **bourg de Lerm**, de l'ancienne paroisse de **Musset**, espace vivant, habité, et porteur d'une forte identité locale.

Cette « balafre » linéaire et très large, renforcée par les talus, ouvrages et pistes de service, entraînerait :

- une **rupture de continuité territoriale,**
- une **dégradation durable du cadre de vie,**
- des difficultés d'accès et de circulation internes,
- et une perte d'unité sociale et historique.

Pour une petite commune rurale, cette fragmentation du territoire représente un préjudice majeur, difficilement compensable.

Même avant la construction de la ligne, la phase dite « préparatoire » implique :

- défrichements,
- artificialisation des sols,
- destruction d'habitats forestiers et agricoles,
- dérangements pour la faune,
- multiplication des circulations d'engins et des nuisances.

Autant d'impacts **dont la réversibilité est nulle**, alors que l'intérêt public du projet reste contesté et que son avenir financier n'est pas assuré.

**Conclusion**
La commune de Lerm-et-Musset réaffirme :

- que le **caractère d'utilité publique** du projet n'est pas établi ;
- que les **impacts locaux sont disproportionnés** et porteraient atteinte à l'intégrité du territoire communal ;
- que les travaux qui seraient autorisés par la présente PPVE engagent de fait une **irréversibilité** incompatible avec le principe de précaution ;

- que des solutions **alternatives, moins coûteuses, moins destructrices et réellement utiles** existent ;
- que l'avis unanime du conseil municipal (délibération du 27 août 2025) demeure pleinement d'actualité.

En conséquence, la commune confirme son **avis strictement défavorable** à la demande d'autorisation environnementale.

# Rouzo Camille - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:54:44
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** abomination destructrice de la faune protégée

**Contribution :**
Bonjour ; Je souhaiterais attirer votre attention sur les espèces menacées par le tracé de la LGV. Celle-ci en effet participe encore un peu plus au morcellement du territoire, et fractionne donc encore un peu plus des espaces de vie, non seulement humains, mais surtout d'animaux divers. La protection environnementale n'est toutefois manifestement pas une priorité (quoiqu'on vante la volonté écologique du projet). En effet, les espèces impactées par cette ligne n'ont pas été suffisamment inventoriées ni analysées. Par exemple, le dossier ne distingue pas les loutres et les visons, en les qualifiant génériquement de "mammifères semi-aquatiques", alors même que ces deux espèces n'ont pas les mêmes modes de vie. Au demeurant, le Code environnemental spécifie bien que la dérogation possible pour un projet de type LGV doit prendre en compte ces espèces, et de fait les analyser séparément, comme il se doit. La LGV n'est donc pas en règle vis à vis de ce Code. Par ailleurs, ces espèces nécessitent, si la LGV est effectivement construite, des mesures compensatoires. Celles proposées dans le dossier paraissent insuffisantes, car il n'est pas démontré concrètement qu'elles contiennent toutes les conditions écologiques nécessaires. Nous regrettons également qu'aucun suivi écologique sur le long terme ne soit prévu. En tout point donc, la LGV et le dossier fourni à ce propos ne présentent les conditions nécessaires à son achèvement, en ce qui concerne la protection (et même ne serait-ce que la prise en compte) des diverses espèces animales qui seraient impactées. Il serait donc préférable de s'abstenir. Cordialement ;
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Szuberla Jean François - Talence

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:55:30
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection de cette biodivercite de cette nature sauvage
**Contribution :**
Il est tellement important de concerver cette nature dans  son état naturelle de laisser vivre les animaux dans cette faune épargnéeIl est temps d'arrêter cette destruction
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.
**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:57:31
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** contribution NON à la LGV
**Contribution :**
En tant que chasseur je m'oppose à ce projet de LGV qui va couper le massif forestier en 2 avec des clotures que les animaux ne pourront pas franchir. çà impactera aussi les sylviculteurs avec des difficultés de transport pour les travaux et l'exploitation de la forêt. Et de sécurité. Et tout çà pour gagner une heure en dépensant des milliards que le gouvernement cherche en ce moment. On me dit que les premiers travaux pourraient commencer. NON NON et NON
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Ferré Bruno - Cenon

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:57:54
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** désaccord pour la construction de la LGV Bordeaux-Toulouse
**Contribution :**
La construction d'une nouvelle ligne LGV entraîne la perte de terres agricoles et dévoile une fois de plus un accaparement progressif de celles-ci au détriment de leur fonction première qui est de nourrir les hommes et menace ainsi notre souveraineté alimentaire alors que l’agriculture représente un formidable levier pour résoudre la crise climatique (stockage de carbone, limitation des émissions de

gaz à effet de serre), environnementale (restaurer la biodiversité et réduire les nuisances) et sociale(maintien d'un tissu sociale dans nos campagnes)Elle contredit le discours officiel sur la transition écologique et va contre le sens de l'histoire alors que, face aux limites planétaires d'ores et déjà dépassées (« la fin de l'abondance »), il nous faut « ralentir » et revoir en profondeur nos modèles de développement, nos mobilités et nos modes de vie et reterritorialiser nos activités économiques et sociales. Les mesures de compensation proposées n'en sont en général pas vraiment (certains impacts ne peuvent être compensés) et ne changent en rien la logique de développement.En revanche, la rénovation des lignes actuelles me semble plus cohérente avec la transition écologique souhaitée et à même de répondre aux attentes de nos territoires.C'est pourquoi je considère que ce projet va à l'encontre de l'intérêt de nos territoires et de l'adaptation de nos sociétés aux défis sociaux, climatiques, écologiques et énergétiques auxquels elles font face.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marquet Mathilde - La Réole

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:58:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Participation citoyenne
**Contribution :**
Bonjour, Étant habitante de Gironde j'aime utiliser les mobilités propres telles que le train. Cependant, une ligne Bordeaux-Toulouse existe déjà en TER, je l'utilise régulièrement et en suis satisfaite. Je ne pense pas qu'une nouvelle ligne soit utile et souhaitable. La vallée du Ciron est connue par la casi totalité des habitants ici, nous aimons nous y balader, faire du canoë et d'autres activités, tout ceci serait bouleversé avec la construction de cette ligne. La tranquillité des habitants, mais avant tout des habitants invisibles qui sont les animaux. Nous les oublions souvent, qu'ils soient protégés ou non, ils ont aussi le droit d'avoir un lieu de vie. Les animaux font partie de l'équilibre de la vie sur terre et nous devons les respecter pour garder cet équilibre. C'est avant tout pour eux que je suis contre ce projet mais aussi, et cela va de paire, contre l'artificialisation des sols. Nous grapillons peu à peu trop d'espace sur la nature et la vie sauvage et nous allons finir par atteindre un point de bascule irréversible en prenant trop de place sur cette terre et cela causera la fin de l'humanité ou des conditions de vie qui nous ferons souffrir.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Prévost Kilian - Montbrison

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 18:58:06
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre le projet de LGV
**Contribution :**
Le projet de LGV menace directement la vallée du Ciron, qui est un écosystème unique et fragile. Cette vallée abrite une hêtraie glaciaire vieille de 40?000 ans, des zones humides, ainsi qu'une biodiversité rare comprenant la cistude d'Europe, la salamandre tachetée, de nombreux oiseaux et insectes. La construction de la ligne détruirait des habitats sensibles, fragmenterait les continuités écologiques et perturberait durablement les zones humides. De plus, des alternatives moins destructrices, comme la modernisation de la ligne existante, n'ont pas été étudiées sérieusement. Par ailleurs, récemment notre président s'est vanté de voir les émissions CO2 du pays diminuer, on pourrait argumenter que cette ligne viendrait renforcer cette baisse d'émissions en diminuant le poids des transports individuels. Cependant, diminuer ses émissions tout en détruisant les milieux (zones humides, forêts anciennes, prairies) essentiels au stockage de carbone, à l'atténuation des effets des changements mondiaux d'origine anthropique (pollutions des sols/de l'eau/de l'air, canicules,

inondations, perte de rendement des cultures, érosion des sols, stress hydrique, etc.) et au développement d'une biodiversité diverse (et parfois menacée ou patrimoniale), jouant aussi des rôles forts face aux enjeux climatiques est une aberration qui présente plus un caractère contre productif qu'autre chose. C'est pour l'ensemble de ces raisons que je m'oppose fermement à ce projet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Caroline - Saint-Pierre-de-Bailleul

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:00:51
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable
**Contribution :**
Je suis contre la LGV Bordeaux Toulouse. Nous avons suffisamment de réseau ferré, mais plus assez de nature, notre avenir est en sursis, il faut stopper le bétonnage.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sofiane - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:01:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution pour la sauvegarde de la fôret glaciaire de la vallée du Ciron
**Contribution :**
Utilisateur très régulier de la ligne intercité Bordeaux-Marseille (environ une fois par mois), je regrette profondément la création d'une nouvelle voie de chemin de fer à grande vitesse au lieu d'une rénovation des lignes existantes. En effet, je suis certain que le gain de temps de 1h40 prévu entre Bordeaux et Marseille ne m'apportera strictement aucun bénéfice et aucun intérêt dans ma vie personnel. Au contraire, le coût du billet de train augmentera encore, et le coût environnemental est inestimable. En effet, la séparation de la vallée du Ciron en deux, coupée par un bras de béton et de fer, est une catastrophe écologique pour la dernière forêt primaire de France métropolitaine. Je crains et doute fortement que le rapport d'impact environnemental soit suffisant. Je me rallie au 230 élus (députés, sénateurs, maires, conseillers départementaux et régionaux) qui remettent en cause les résultats de cette enquête et appelle à une nouvelle étude et un nouveau tracé. Je rejoins les scientifiques des universités de Bordeaux, de Toulouse et de France qui souligne l'importance primordiale pour la biodiversité française de cet écosystème unique. Pour toutes ces raisons et bien d'autre, j'espère que cette investigation portera à la lumière des usagers et avec la transparence qui lui incombe de l'impact environnemental négatif de la construction de cette nouvelle LGV.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# godet jean - Podensac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:02:45
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable à la demande d'autorisation environnementale
**Contribution :**
Je m'associe entière à l'avis défavorable de la SEPANSO Gironde, qui s'oppose avec la plus grande fermeté à la destruction de la vallée du Ciron et de tout milieu aquatique, humide, forestier, agricole ou patrimonial menacé par un projet aussi dévastateur qu'illégitime, et dont la seule commission d'enquête publique saisie avait clairement conclu au rejet en 2015.Je partage en piège-jointe le document produit par la SEPANSO Gironde, à lire intégralement avec attention, et je recopie certains

éléments les plus éclairants pour apporter ma contribution : - En substituant une PPVE à une enquête publique, l'État adopte une procédure moinsprotectrice, qui porte atteinte à l'égalité d'accès à l'information et à la qualité du débatdémocratique.- La partie « Lignes nouvelles » du GPSO a été déclarée d'utilité publique par le décret du 2 juin 2016, à l'issued'une enquête publique dont les conclusions étaient pourtant défavorables (avis défavorable de la commissiond'enquête et rejet de 97,41 % des contributeurs).- Trois avis officiels majeurs — le Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN), laCommission Locale de l'Eau du SAGE Ciron (CLE) et l'Autorité Environnementale (AE) —sont unanimes :Le dossier DAE1 est insuffisant, incomplet, méthodologiquement défaillant et ne permetpas de garantir la protection de l'environnement, même pour de simples travauxpréparatoires.Une autorisation environnementale serait contraire au Code de l'environnement.La DAE1 doit être refusée.- SNCF Réseau n'a réalisé aucune étude karstique dans le secteur du Barthos et de ses affluents. Pour un milieu aussi fragile, c'est inacceptable.- La future ligne nouvelle Bordeaux–Toulouse constituerait une barrière écologique continue entrainant des effets irréversibles, non réductibles, non compensables.Un impact totalement absent du dossier, la DAE1 :• n'en fait aucune mention,• ne propose aucune cartographie des continuités brisées,• n'évalue aucun flux de faune,• ne considère aucun corridor écologique existant,• n'analyse aucun impact cumulatif avec les clôtures ou les remblais.Cet oubli, pour un impact majeur, constitue une insuffisance grave de l'étude d'impact,contraire au Code de l'environnement et aux exigences européennes.- La DAE1 exclut volontairement du périmètre d'étude le triangle ferroviaire prévu à laconfluence des branches Bordeaux–Toulouse et Toulouse–Dax, alors même que cetouvrage constitue la zone la plus problématique écologiquement de tout le projet GPSO.La SEPANSO Gironde s'oppose fermement à cette segmentation artificielle du projet, quicontrevient au principe d'analyse cumulative des impacts, inscrit dans le droit français eteuropéen, conformément aux articles L.122-1 et R.122-5 du Code de l'environnement ainsiqu'aux articles 3 et 5 de la directive 2011/92/UE. Cette exclusion du triangle contrevient à la jurisprudence du Conseil d'État, qui interdit de morceler artificiellement un projet pouréviter d'en évaluer les impacts cumulés (CE, 28 déc. 2018, n° 414930).la DAE1 élude les impacts les plus graves du projet.- La séquence Éviter – Réduire – Compenser (ERC) constitue un principe fondamental du droitfrançais et européen de l'environnement. La séquence ERC est juridiquement inapplicable au dossier présenté.L'évitement local n'a jamais été mis en œuvre. Un tracé figé depuis 2016 crée une impossibilité méthodologique d'évitement, incompatibleavec la logique ERC.En conclusion, les insuffisances majeures relevées par les trois autorités expertes indépendantes (CNPN,Autorité environnementale, CLE du Ciron) rendent juridiquement impossible uneautorisation environnementale.Conformément au Code de l'environnement et au principe constitutionnel de précaution, laseule décision conforme au droit est le refus de la DAE1.

**Pièce(s) jointes(s) :**

Télécharger la pièce jointe originale (SEPANSO_Gironde_PPVE_DAE1 25 -11-2025.pdf)

# ROBERT Véronique - Soulac-sur-Mer

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:03:56

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Stop à la minéralisation

**Contribution :**

Je suis contre tous ces aménagements qui vont encore grignoter les espaces naturels, accroître la minéralisation alors que le dérèglement climatique devrait nous pousser à préserver nos espaces naturels si nous souhaitons que l'habitabilité de la planète perdure un tant soit peu.Seules les forêts anciennes peuvent ralentir le bouleversement du climat.A quoi bon circuler toujours plus vite si les canicules endommagent les rails, les essieux, les pneus et mettent à l'arrêt nos moyens de

transport ?il faut une révolution des mentalités pour sauver nos conditions de survie : l'humanité en sera t-elle capable ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Petit Rémy - Canéjan

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:04:08
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** la hêtraie du Ciron
**Contribution :**
Je suis particulièrement attaché à la vallée du Ciron, où j'ai travaillé plusieurs années comme chercheur sur la hêtraie relictuelle avec mes étudiants, et où j'ai noué des liens d'amitié avec des habitants profondément amoureux de leur vallée. Je suis également très choqué que les alternatives au tracé de cette ligne LGV n'aient pas été étudiées avec sérieux, alors même qu'il serait possible de réaliser des économies considérables tout en évitant des destructions massives de l'environnement.Le tracé actuellement envisagé pour la ligne ferroviaire à grande vitesse Bordeaux–Toulouse et Dax traverse la vallée du Ciron. Celle-ci abrite une hêtraie relictuelle d'un intérêt scientifique exceptionnel. Cette forêt, vieille de plusieurs dizaines de milliers d'années — elle a persisté depuis au moins 43 000 ans — constitue un témoin rare des phases glaciaires et un conservatoire naturel d'une diversité génétique unique au sein de l'espèce Fagus sylvatica.Ces ressources génétiques, dont l'ancienneté et l'originalité ont été scientifiquement démontrées par mes travaux et ceux de mes collègues, représentent un patrimoine biologique irremplaçable et stratégique pour l'avenir du hêtre en France et en Europe, ainsi que pour les espèces qui lui sont associées, notamment dans le contexte du changement climatique. Leur préservation s'impose comme un impératif scientifique et moral.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.Le microclimat singulier des gorges du Ciron, qui a permis la survie du hêtre en plaine dans cette région méridionale, constitue un élément clé de ce système écologique. Sa stabilité bénéficie également à d'autres composantes du territoire, notamment à la qualité des vins de Sauternes.L'autorisation du passage de la LGV dans la vallée du Ciron serait en totale contradiction avec les mesures conservatoires engagées. Les bouleversements associés à la construction et à l'exploitation d'un tel ouvrage — modification du microclimat local, perturbation des écoulements souterrains, fragmentation des habitats — mettraient gravement en péril la hêtraie et l'ensemble de la biodiversité qui en dépend.Une telle décision reviendrait à anéantir plusieurs décennies d'efforts de recherche et de conservation, et à contredire les politiques nationales, européennes et internationales de préservation des ressources génétiques forestières.Le Conseil National de la Protection de la Nature a d'ailleurs souligné, dans son avis, que l'incidence brute du projet est sous-évaluée. De même, l'avis récent de l'Autorité environnementale relève que l'évaluation des impacts sur les milieux forestiers et la biodiversité associée demeure partielle et insuffisamment précise. Il met en évidence une probable sous-estimation des incidences brutes, en particulier sur les habitats et corridors écologiques, pourtant essentiels à la conservation des ressources génétiques.En réalité, la dimension spécifique des ressources génétiques forestières n'a pas été prise en compte dans les choix relatifs au tracé de la LGV. Il est donc clair que tout n'a pas été mis en œuvre pour éviter des atteintes irréversibles à cette hêtraie relictuelle exceptionnelle.Je demande par conséquent que soient enfin étudiés des tracés alternatifs, à la fois moins coûteux pour les finances publiques et moins impactants pour la vallée du Ciron.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rachelle - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:04:37
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LNSO : Nous ne voulons pas d'infrastructure dévastatrice
**Contribution :**
Nous vivons au bord du Ciron depuis 30 ans et avons nos activités sur plusieurs communes alentours. La ligne LNSO va couper notre territoire en deux est-ouest alors que l'autoroute l'a déjà coupé nord-sud. Ceci est un vrai problème pour la circulation locale et pour celle de la faune sauvage. Nous ne pouvons pas vivre au bord d'un grillage, alors que notre territoire a la qualité d'être très vaste et peu urbanisé. L'impact sur l'activité forestière, sur la chasse, la randonnée etc... sera non compensable. Avec en plus une taxe supplémentaire à payer... Nous avons déjà dit non dans une enquête publique. Pourquoi et pour qui nous imposer cela? L'environnement , bien commun à tous, doit être protégé et non dévasté au profit d'une minorité. L'autorisation environnementale doit être refusée car de meilleures solutions existent.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# PERINGUEY CHRISTOPHE - Agen

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:05:08
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable à ce Grand Projet Inutile du Sud Ouest
**Contribution :**
Pendant les travaux (au moins 5 ans), ce sera une catastrophe écologique, sociale et économique Selon le dossier d'enquête publique les travaux de construction de cette LGV sont prévus avec des bases travaux non connectées par rails au réseau ferré national, c'est une première ! Cela veut dire que la totalité des approvisionnements emprunteront les infrastructures routières par camions:- 3 millions de tonnes de ballast : environ 150 000 camions- autant de matériaux de remblais, des évacuations (terres, arbres déracinés,...)- 70 000 tonnes de rails- 150 000 tonnes de traverses béton- 30 000 poteaux caténaireDe plus une bonne partie de ces matériaux (remblais ballast,>…) seront acheminés par camions depuis les bases travaux sur les zones de chantiers en utilisant le réseau secondaire inadapté à ce type de transport et dévastant l'environnement.D'expérience on sait que les infrastructures routières ainsi dégradées à l'occasion de ces travaux ne sont pas 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 des chaussées, des ponts et autres ouvrages, c'est à dire les habitants des territoires dévastés.Une quinquennat infernal de travaux que subiront les habitants (et les animaux) vivant dans les territoires du tracé de la LGV.Après les travaux : cela reste une catastrophe écologique, une gabegie économique et une injustice socialeLa LGV ne profitera qu'aux habitants des métropoles (Bordeaux, Toulouse) qui gagneront à peine 1 heure entre les 2 villes et à conditions d'avoir les moyens financiers.- Pour informations en 1995 des trains parcouraient Bordeaux Toulouse en 1 heure 59- Cela veut dire qu'avec la ligne actuelle convenablement entretenue et quelques modifications pour améliorer la régularité et la capacité, Toulouse - Paris pourrait dès aujourd'hui s'effectuer en 4 heures contre 3 heures 10 minutes prévues avec la LGV. - Ces 50 minutes dites « gagnées » valent elles 20 milliards euros et une destruction écologique sans précédent?- Ce sera le train des privilégiés de ceux voyageant de métropole en métropole plusieurs fois par semaine, souvent aux frais de leurs entreprises, pour les voyageurs occasionnels la LGV n'aura pas d'intérêt certains gagneront, peut être, un peu de temps, d'autres pas du tout voire perdront du temps par rapport à la situation actuelle (voir le cas d'Agen ci-dessous) mais tous devront payer des billets plus chers et participeront à la destruction de tout un territoire.Pour la ville d'Agen, ce sera une régression,

fini le TGV au cœur de la ville, il faudra aller le chercher à l'extérieur de l'agglomération en voiture, en taxi ou en bus navette.- Seuls les naïfs peuvent croire qu'une liaison ferrée sera créée entre le gare actuelle en centre ville et la gare LGV :cela nécessiterait un raccordement complexe et onéreux (pont sur Garonne à créer, entre autre). - Même avec cette hypothétique liaison ferrée il faudra prévoir au moins 45 mn de transport et correspondance depuis le centre ville avant de monter dans le TGV à la gare nouvelle, bilan 1h15 au mieux pour aller à Bordeaux ou Toulouse en TGV, ça se faisait encore en moins d'1h05 avant les travaux AFNT et AFSB (raccordements de la LGV : Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse et au Sud de Bordeaux), où est la plus value ?- Avec la LGV, il sera plus facile et plus rapide de faire Bordeaux – Toulouse que Bordeaux – Agen ou Toulouse - Agen, faisant baisser un peu plus l'attractivité de la ville pour les CSP+, qui préféreront s'installer directement à Bordeaux ou Toulouse et pourtant l'agglomération d'Agen participe au financement de ce suicide de la cité.- La LGV c'est la mort d'Agen Centre Ville.Quant à ceux qui n'auront même pas une gare TGV intermédiaire accessible se sera 100 % de nuisance avec toutefois le droit de payer la construction de la LGV, puis son exploitation déficitaire, car les études socio économiques très anciennes sont truquées car basées sur des prévisions de trafic aberrantes (1 TGV toutes les 15 mn au départ de Toulouse dans chaque sens). Du point de vue de l'environnement et de la bio diversité, outre les destructions de zones sensibles et millénaires, et même si quelques passages seraient prévus, la LGV serait un obstacle à la libre circulation des animaux, des promeneurs, des chasseurs, des cueilleurs, des cyclistes, des pompiers … bref de tous les usagers et protecteurs de ce bien commun qu'est la nature. Le comble de l'hypocrisie politique est atteint avec le nouveau slogan « Mobilité durable et connexion des territoires » - Les liaisons aériennes continueront à exister entre Toulouse et Paris (comme bordeaux paris actuellement), ceux qui n'ont pas les moyens prendront leurs voitures- les territoires traversées ne seront pas plus connectés, d'ailleurs les habitants ne rêvent pas forcément de se rendre très vite dans une métropole, mais plutôt qu'on leur foute la paixCette LGV ne réponds pas à un besoin de la société mais aux envies de petits barons régionaux en mal de reconnaissance nationale.

**Pièce(s) jointes(s) :**

Télécharger la pièce jointe originale (PPVE.pdf)

Document : PPVE.pdf, page 1 sur 2

**Avis défavorable à ce Grand Projet Inutile du Sud Ouest**

**Pendant les travaux (au moins 5 ans),** ce sera une catastrophe écologique, sociale et économique

Selon le dossier d'enquête publique les travaux de construction de cette LGV sont prévus avec des bases travaux non connectées par rails au réseau ferré national, c'est une première !
Cela veut dire que la totalité des approvisionnements emprunteront les infrastructures routières par camions:
- 3 millions de tonnes de ballast : environ 150 000 camions
- autant de matériaux de remblais, des évacuations (terres, arbres déracinés,...)
- 70 000 tonnes de rails
- 150 000 tonnes de traverses béton
- 30 000 poteaux caténaire

De plus une bonne partie de ces matériaux (remblais ballast,>…) seront acheminés par camions depuis les bases travaux sur les zones de chantiers en utilisant le réseau secondaire inadapté à ce type de transport et dévastant l'environnement.
D'expérience on sait que les infrastructures routières ainsi dégradées à l'occasion de ces travaux ne sont pas 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 des chaussées, des ponts et autres ouvrages, c'est à dire les habitants des territoires dévastés.

Une quinquennat infernal de travaux que subiront les habitants (et les animaux) vivant dans les territoires du tracé de la LGV.

**Après les travaux :** cela reste une catastrophe écologique, une gabegie économique et une injustice sociale

La LGV ne profitera qu'aux habitants des métropoles (Bordeaux, Toulouse) qui gagneront à peine 1 heure entre les 2 villes et à conditions d'avoir les moyens financiers.
- Pour informations en 1995 des trains parcouraient Bordeaux Toulouse en 1 heure 59
- Cela veut dire qu'avec la ligne actuelle convenablement entretenue et quelques modifications pour améliorer la régularité et la capacité, Toulouse - Paris pourrait dès aujourd'hui s'effectuer en 4 heures contre 3 heures 10 minutes prévues avec la LGV.
- Ces 50 minutes dites « gagnées » valent elles 20 milliards euros et une destruction écologique sans précédent?
- Ce sera le train des privilégiés de ceux voyageant de métropole en métropole plusieurs fois par semaine, souvent aux frais de leurs entreprises, pour les voyageurs occasionnels la LGV n'aura pas d'intérêt certains gagneront, peut être, un peu de temps, d'autres pas du tout voire perdront du temps par rapport à la situation actuelle (voir le cas d'Agen ci-dessous) mais tous devront payer des billets plus chers et participeront à la destruction de tout un territoire.

Pour la ville d'Agen, ce sera une régression, fini le TGV au cœur de la ville, il faudra aller le chercher à l'extérieur de l'agglomération en voiture, en taxi ou en bus navette.

- Seuls les naïfs peuvent croire qu'une liaison ferrée sera créée entre le gare actuelle en centre ville et la gare LGV :cela nécessiterait un raccordement complexe et onéreux (pont sur Garonne à créer, entre autre).
- Même avec cette hypothétique liaison ferrée il faudra prévoir au moins 45 mn de transport et correspondance depuis le centre ville avant de monter dans le TGV à la gare nouvelle, bilan 1h15 au mieux pour aller à Bordeaux ou Toulouse en TGV, ça se faisait encore en moins d'1h05 avant les travaux AFNT et AFSB (raccordements de la LGV : Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse et au Sud de Bordeaux), où est la plus value ?
- Avec la LGV, il sera plus facile et plus rapide de faire Bordeaux – Toulouse que Bordeaux – Agen ou Toulouse - Agen, faisant baisser un peu plus l'attractivité de la ville pour les CSP+, qui préféreront s'installer directement à Bordeaux ou Toulouse et pourtant l'agglomération d'Agen participe au financement de ce suicide de la cité.
- La LGV c'est la mort d'Agen Centre Ville.

Quant à ceux qui n'auront même pas une gare TGV intermédiaire accessible se sera 100 % de nuisance avec toutefois le droit de payer la construction de la LGV, puis son exploitation déficitaire, car les études socio économiques très anciennes sont truquées car basées sur des prévisions de trafic aberrantes (1 TGV toutes les 15 mn au départ de Toulouse dans chaque sens).

Du point de vue de l'environnement et de la bio diversité, outre les destructions de zones sensibles et millénaires, et même si quelques passages seraient prévus, la LGV serait un obstacle à la libre circulation des animaux, des promeneurs, des chasseurs, des cueilleurs, des cyclistes, des pompiers … bref de tous les usagers et protecteurs de ce bien commun qu'est la nature.

Le comble de l'hypocrisie politique est atteint avec le nouveau slogan « Mobilité durable et connexion des territoires »
- Les liaisons aériennes continueront à exister entre Toulouse et Paris (comme bordeaux paris actuellement), ceux qui n'ont pas les moyens prendront leurs voitures
- les territoires traversées ne seront pas plus connectés, d'ailleurs les habitants ne rêvent pas forcément de se rendre très vite dans une métropole, mais plutôt qu'on leur foute la paix

Cette LGV ne réponds pas à un besoin de la société mais aux envies de petits barons régionaux en mal de reconnaissance nationale.

Christophe Peringuey

# Besnard Muriel - Puymiclan

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:05:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Projet LGV ?

**Contribution :**
Au lieu de gaspiller autant d'argent pour une ligne nouvelle qui va détruire des écosystèmes, il serait plus judicieux d'entretenir les lignes existantes des trains du quotidien. En mon cœur le train des hirondelles. Habitant Marmande, les trains " Oxygène" ne s'y arrêteront plus. Honteux.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lagueyte  Anne - Pessac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:05:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection de la vallée du jCiron
**Contribution :**
Je suis défavorable à ce projet inutile, une ligne existe déjà et devrait être rénovée plutôt que détruire un écosystème inestimable, en particulier les zones humides de la vallée du Ciron, sa zone forestière qui date de plus de 40000 ans ! La ligne actuelle doit être améliorée, c'est elle qui permet de se déplacer entre Bordeaux et Toulouse tout en desservant les petites villes sur son trajet Ça ne sera pas le cas de la nouvelle ligne Il faut être irresponsable de nos jours pour ne pas comprendre les enjeux du changement climatique
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# christine - Méracq

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:08:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** non conforme aux besoins et aux enjeux environnementaux
**Contribution :**
Je m'oppose au projet de LGV, principalement  pour les raisons suivantes :- J'ai lu et entendu des associations et également des experts ayant étudiés le dossier (Le SAGE, l'Autorité Environnementale) émettre de sérieux doutes sur la soi-disant impérieuse nécessité d'un tel projet. j'ai entendu leur alerte sur les désastres environnementaux cause. Je leur fais confiance sur l'analyse .- personnellement des trains à grande vitesse, qui coûtent chers donc pas utilisés par le plus grand nombre, qui en plus détruises des zones sensibles et riches de biodiversité me semblent une aberration. : Leur utilité n'est pas démontrée.- Il n'a pas été démontré que nous pouvions éviter alors que tout projet d'ampleur doit d'abord EVITER puis Réduire les impacts s'il n'est pas possible d'éviter , et enfin Compenser pour ce qui aura été détruit.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rouzo Camille - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:08:29
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** la prétendue dimenstion écologique
**Contribution :**
BonjourOn nous présente le projet LGV Bordeaux-Toulouse comme un important gain environnemental. Nous pourrions premièrement questionner cette volonté de vouloir toujours plus artificialiser les sols en les zèbrant de diverses coupures, gênant ainsi la présence d'espèces animales tout en détruisant des espaces naturels (parfois classés) mais passons. Le sujet principal est plutôt celui de la production du CO2, puisque le train est effectivement plus écologique que la voiture à ce propos. Mais premièrement, il n'est nullement acquis que les utilisateurs de la voiture, du seul fait de l'apparition d'une LGV, vont se convertir au train (il existe déjà les Intercités, et question

tarifs, la voiture est peut être plus abordable. Ceci nous interroge d'ailleurs sur la dimension sociale de la LGV mais nous y viendrons plus tard). Deuxièmement, cette possible diminution de CO2 (qui n'est pas réellement évalué dans le dossier mais seulement mis en exergue comme un pantin fabuleux) ne prend pas en compte divers facteurs qui viennent l'alourdir. Par exemple : la destruction d'espaces naturels qui sont en eux-même des puits à carbone (jusqu'à preuve du contraire, un arbre consomme plus de carbone qu'un rail de chemin de fer). Ensuite, on ne prend pas en compte l'émission de CO2 que comporte la mise en place de cette LGV (béton, engins de chantier...)Du point de vue écologique, la LGV n'apparaît de fait pas comme une option viable. L'argument mis en avant par le dossier et par les défenseurs de la LGV est donc nul et non avenu. Cordialement ;
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Louise - Pompéjac

**Organisme :** Riveraine du ciron
**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:09:19
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non conformité au cadre réglementaire relatif aux zones humides
**Contribution :**
L’article L.211-1 du Code de l’environnement impose de privilégier l’évitement des zones humides et de préserver leur fonctionnalité. Le ratio d’évitement présenté (2 ha évités pour 74 ha affectés) est qualifié d’« insuffisant » par la CLE du Ciron et ne répond pas aux exigences de ce cadre normatif.En outre, les inventaires incomplets mentionnés par le CNPN ne permettent pas d’identifier correctement les secteurs à éviter, ce qui constitue un obstacle méthodologique à la mise en œuvre de l’évitement. Je donne un avis défavorable à la demande d’autorisation environnementale de la SNCF
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# godet jean - Podensac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:09:46
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable à la demande d'autorisation défavorable
**Contribution :**
Je m'associe entièrement à l'avis défavorable de la SEPANSO Gironde, qui s’oppose avec la plus grande fermeté à la destruction de la vallée du Ciron et de tout milieu aquatique, humide, forestier, agricole ou patrimonial menacé par un projet aussi dévastateur qu’illégitime, et dont la seule commission d’enquête publique saisie avait clairement conclu au rejet en 2015.Je partage en piège-jointe le document produit par la SEPANSO Gironde, à lire intégralement avec attention, et je recopie certains éléments les plus éclairants pour apporter ma contribution : - En substituant une PPVE à une enquête publique, l’État adopte une procédure moinsprotectrice, qui porte atteinte à l’égalité d’accès à l’information et à la qualité du débatdémocratique.- La partie « Lignes nouvelles » du GPSO a été déclarée d’utilité publique par le décret du 2 juin 2016, à l’issued’une enquête publique dont les conclusions étaient pourtant défavorables (avis défavorable de la commissiond’enquête et rejet de 97,41 % des contributeurs).- Trois avis officiels majeurs — le Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN), laCommission Locale de l’Eau du SAGE Ciron (CLE) et l’Autorité Environnementale (AE) —sont unanimes :Le dossier DAE1 est insuffisant, incomplet, méthodologiquement défaillant et ne permetpas de garantir la protection de l’environnement, même pour de simples travauxpréparatoires.Une autorisation environnementale serait contraire au Code de l’environnement.La DAE1 doit être refusée.- SNCF Réseau n’a réalisé aucune étude karstique dans le secteur du Barthos et de ses affluents. Pour un milieu aussi fragile, c’est inacceptable.- La future ligne nouvelle Bordeaux–Toulouse constituerait une barrière écologique continue entrainant des

effets irréversibles, non réductibles, non compensables.Un impact totalement absent du dossier, la DAE1 :• n'en fait aucune mention,• ne propose aucune cartographie des continuités brisées,• n'évalue aucun flux de faune,• ne considère aucun corridor écologique existant,• n'analyse aucun impact cumulatif avec les clôtures ou les remblais.Cet oubli, pour un impact majeur, constitue une insuffisance grave de l'étude d'impact,contraire au Code de l'environnement et aux exigences européennes.- La DAE1 exclut volontairement du périmètre d'étude le triangle ferroviaire prévu à laconfluence des branches Bordeaux–Toulouse et Toulouse–Dax, alors même que cetouvrage constitue la zone la plus problématique écologiquement de tout le projet GPSO.La SEPANSO Gironde s'oppose fermement à cette segmentation artificielle du projet, quicontrevient au principe d'analyse cumulative des impacts, inscrit dans le droit français eteuropéen, conformément aux articles L.122-1 et R.122-5 du Code de l'environnement ainsiqu'aux articles 3 et 5 de la directive 2011/92/UE. Cette exclusion du triangle contrevient à la jurisprudence du Conseil d'État, qui interdit de morceler artificiellement un projet pouréviter d'en évaluer les impacts cumulés (CE, 28 déc. 2018, n° 414930).la DAE1 élude les impacts les plus graves du projet.- La séquence Éviter – Réduire – Compenser (ERC) constitue un principe fondamental du droitfrançais et européen de l'environnement. La séquence ERC est juridiquement inapplicable au dossier présenté.L'évitement local n'a jamais été mis en œuvre. Un tracé figé depuis 2016 crée une impossibilité méthodologique d'évitement, incompatibleavec la logique ERC.En conclusion, les insuffisances majeures relevées par les trois autorités expertes indépendantes (CNPN,Autorité environnementale, CLE du Ciron) rendent juridiquement impossible uneautorisation environnementale.Conformément au Code de l'environnement et au principe constitutionnel de précaution, laseule décision conforme au droit est le refus de la DAE1.
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (SEPANSO_Gironde_PPVE_DAE1 25 -11-2025.pdf)

# MONTEIL ERIC - Lucmau

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:13:38
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** OPPOSITION AU PROJET
**Contribution :**
FAROUCHEMENT OPPOSE AU PROJET ET DONC A CETTE ENQUETE ENVIRONNEMENTALE.En résumé sur quatre points : aberration écologique (destruction de milliers d'hectares de forêt...) , aberration économique (coût d'un tel projet dans la situation actuelle pour ne servir que quelques client sncf), aberration territoriale (ne sert nullement aux territoires traversés...) et déni de démocratie (enquête d'utilité publique défavorable...).De plus cette enquête ne tient pas compte de coupes qui devront être réalisées pour l'electrification de la ligne lgv et de toute infrastucture nécessaire à son fonctionnement.Le bilan carbone pour la construction de cette ligne est désastreux : des dizaines de millions de mètres cubes de matériau soit des millions de tonnes pour plusieurs millions de voyage en camion de transport. Pour ne citer que cet exemple, ce point qui ne permet nullement à ce projet d'être écologique. Pourquoi ne pas avoir diligenté une enquête d'utilité publique sur ce volet environnemental ? Parce que les Commissaires Enquêteur ont déjà donné leur avis lors de l'enquête d'utilité publique ...
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rouzo Camille - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:14:16
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** sobriété énergétique

**Contribution :**
Bonjour ;Pour en finir avec l'argument de l'écologie mis en avant par les défenseurs de la LGV, qui cherchent à se donner bonne conscience, il faut bien concevoir que la meilleure écologie est au final la décroissance et la sobriété énergétique. Il faut bien admettre que ce projet de LGV ne correspond pas du tout à cet idéal. De surcroît, nous vivons tout de même des temps assez instables du point de vue climatique. Il est à craindre que de grands bouleversements surviennent et que des catastrophes se produisent de manière répétées. Le dossier ne présente nulle part aucun plan de prévention ou d'adaptation, faisant de la LGV un projet finalement assez fragile, qui sera possiblement mis à mal par le dérèglement auquel elle aura contribué. Un bien juste retour des choses !Enfin, ce projet dirigé d'en haut n'est nullement en lien avec les institutions et collectivités locales, qui elles tentent de suivre des plans écologiques avec pour objectif de faire diminuer les émissions. Cette incohérence montre soit la duplicité du projet, soit son incapacité. Dans les deux cas, il est à proscrire. Cordialement ;
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mathilde - Le Mas-d'Agenais

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:14:52
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable au projet GPSO
**Contribution :**
Comment peut-t-on détruire la vallée du Ciron un bien commun pour tous et les générations futures au regard d'un projet dit "écologique". Une telle fracture dans cet écosystème si précieux on parle quand même de hêtraie datant de l'ère glaciaire (40 000 ans), de zones humides, d'espèces rares serait inestimable et irremplaçable. D'ailleurs tous les avis donnés par les autorités indépendantes remettent en question l'état initial des milieux naturels qu'ils ont jugé incomplet. Hors c'est à partir de cet état initial que l'on peut alors prendre en compte la séquence éviter - réduire - compenser. Cette règle de base du droit de l'environnement est ainsi bafoué.  De plus, ce projet qui demanderait 18 milliards d'euros en période de restriction budgétaire serait payé par un impôt foncier par les habitants directement impactés alors que ce ne sont même pas eux qui bénéficieraient réellement de la ligne à grande vitesse. Je trouve que ce projet est une aberration écologique, économique et sociale.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Canzian Armelle - Condom

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:15:27
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition à la LGV
**Contribution :**
Il me semble que ce projet de LGV n’est ni nécessaire, ni justifié, ni aligné avec les enjeux de sobriété et de responsabilité qui devraient guider nos choix collectifs pour les générations futures.Sur le plan économique, les études indépendantes montrent régulièrement que les LGV ne bénéficient véritablement qu’aux très grands axes, là où le trafic est massif. Or, dans notre cas, la rentabilité annoncée semble largement surestimée : les prévisions de fréquentation reposent sur des hypothèses optimistes, tandis que les retombées locales promises demeurent hypothétiques.Sur le plan financier, ce projet représente un investissement colossal — souvent plusieurs milliards d’euros — alors même que la dette publique atteint déjà des niveaux préoccupants. Cette dépense détournerait des sommes considérables qui manquent cruellement à l’entretien du réseau ferroviaire existant, pourtant indispensable au quotidien des usagers, notamment dans les petites et moyennes villes. Les dépassements de coûts, fréquents pour ce type de chantier, font craindre un fardeau supplémentaire pour les contribuables et les collectivités.Sur le plan juridique, de nombreuses

incertitudes demeurent : procédures contestées, expropriations parfois mal justifiées, enquêtes publiques où les réserves des autorités environnementales sont minimisées, sans compter les multiples recours d'associations et de riverains. Tout cela laisse penser que le cadre légal est, au mieux, mal adapté, au pire, contourné pour accélérer coûte que coûte la réalisation du projet.Enfin, les conséquences environnementales sont loin d'être négligeables. La construction d'une LGV implique une artificialisation massive des sols, la destruction d'écosystèmes, la fragmentation d'habitats naturels, sans parler des émissions de CO? liées au chantier lui-même. Or, des alternatives moins destructrices existent : modernisation des lignes actuelles, trains régionaux plus fréquents, investissements dans l'intermodalité.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Dominique Bouchet - Cazalis

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:19:03
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** un projet incohérent et irresponsable
**Contribution :**
Dans un contexte de ressources limitées, investir 14,4 milliards d'euros dans un projet de Ligne à Grande Vitesse alors qu'un aménagement des voies existantes coûterait 8 milliards de moins pour des résultats similaires est incohérent et irresponsable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Hernandez-decouty Françoise - Pessac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:19:42
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Deni de démocratie !
**Contribution :**
Cette consultation précipitée est un deni de démocratie. C'est la stratégie du fait accompli pour décourager les citoyens qui s'intéressent à l'avenir de leur territoire.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Dominique Bouchet - Cazalis

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:22:25
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Abandonner ce projet inutile.
**Contribution :**
Abandonner ce projet inutile.Des solutions existent pour améliorer la mobilité des habitants du territoire : • Moderniser l'infrastructure existante afin d'augmenter la vitesse sur les voies • Mettre en place des solutions techniques qui fluidifieront les trafics et optimiseront les capacités de la ligne • Investir dans les mobilités du quotidien, qui restent la priorité pour les habitants • Développer l'offre de trains de nuits • Faciliter les connexions transfrontalières aujourd'hui devenues inexistantes
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rouzo Camille - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:23:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** un projet inique
**Contribution :**

Bonjour ; La LGV est présentée comme d'intérêt majeur pour la population française. Mais quid des populations locales ? Celles ci en effet voient leur espace de vie monopolisé par des travaux puis scindé par une ligne ferroviaire. Celle ci apporte nécessairement des inconvénients : rupture partielle des possibilités de déplacement, nuisances sonores, désagréments par vibrations... et bien sûre la très évidente taxe LGV, qui a vu fleurir une flopée de panneaux dans tous les villages à l'encontre de cette décision inique. On peut tout de même interroger cette volonté de vouloir ériger une ligne ferroviaire, qui par définition est un moyen de relier des espaces, mais qui paradoxalement, ici, en exclue d'autres. En effet, les populations dont la LGV traverse les espaces de vie, ne pourront nullement jouir de cette ligne, et n'en connaîtront que les désagréments. Au final, la LGV accentue la dissension rural/citadin, et même plus spécifiquement contribue à une distinction des classes sociales. En effet, les tarifs de la LGV ne sont pas abordables à tous, et ce sont finalement ceux qui seront le plus lésé qui devront en payer une certaine partie sans en tirer aucun bénéfice. La LGV est donc un projet inique qui détruit nos campagnes, tant dans son environnement que dans ses espaces de production, et est finalement le reflet du mépris bourgeois et citadin à l'encontre des zones rurales et de ses occupants. Cordialement ;
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LANNELUC Ghislaine - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:23:57
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** REJET du projet gpso
**Contribution :**
Je conteste vivement ce projet en raison de sa charge financière disproportionnée et de ses impacts environnementaux majeurs basés sur des études jugées lacunaires.Coût Exorbitant et Injustice FiscaleLe projet, chiffré à 18 milliards d’euros, fait peser une charge financière excessive et injuste sur les contribuables, sans que des alternatives sérieuses n'aient été étudiées.•Charge Financière Disproportionnée : Engager 18 milliards d’euros en période de contraintes budgétaires est irresponsable, surtout lorsqu'une alternative moins chère, comme la modernisation de la ligne existante, coûterait quatre fois moins cher. Le coût global pèse fortement sur les habitants.•Iniquité du Financement : La création d’un impôt foncier supplémentaire pour financer le projet est injuste et socialement aberrante. Ce financement ne respecte pas le principe d’équité :Ceux qui paient (les contribuables locaux) ne sont pas nécessairement ceux qui bénéficieront réellement de la Ligne à Grande Vitesse (LGV).Cet impôt est particulièrement injuste pour les habitants dont le territoire serait directement impacté par le tracé.Impacts Environnementaux Sous-Évalués et Études LacunairesLe projet entraînera une fragmentation irréversible du territoire et des continuités écologiques, tandis que les études d'impact manquent de rigueur et d'exhaustivité.•Destruction Écologique et Fragmentation : Le projet prévoit plus de 1 000 ha détruits pour seulement 42 ha évités, un ratio jugé dérisoire. Cela conduit à la fragmentation irréversible du territoire et des continuités écologiques. Les zones humides, pourtant essentielles, ne sont presque pas évitées et seraient même sous-évaluées d’au moins 29 ha, faussant toute l'analyse d'impact.Insuffisance des Études d'Impact : L'état initial est incomplet et la méthodologie utilisée est contestée : Des zones essentielles n’ont pas été étudiées correctement.Les inventaires forestiers sont trop partiels et les données forestières sont jugées gravement lacunaires, rendant impossible une évaluation fiable.Des espèces sensibles (cistude, salamandre, agrion de mercure) ou protégées sont reconnues comme présentes, mais sans étude sérieuse permettant de mesurer l’ampleur réelle des impacts.Les expertises ont été menées sur des périmètres différents, empêchant d'avoir une vision d’ensemble du site, et les naturalistes locaux n’ont pas été consultés.Engager un tel projet aussi contesté socialement et financièrement lourd sans avoir au préalable garanti une évaluation environnementale fiable et complète est une décision irresponsable.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Salomonovitch Grégory  - Labescau

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:24:27
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Illégalité
**Contribution :**
Projet inutile et nuisible pour l'environnement. Consultation illégale.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sohier Eloise - Léogeats

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:25:25
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protegeons la faune du Ciron
**Contribution :**
Je souhaite m'opposer formellement a ce projet qui se propose de faire gagner du temps aux usagers du train, et perdre de l'argent aux contribuables alors même que la ligne ferroviaire est déjà fonctionnelle. Tout cela sans tenir compte des dommages irréparables subit par le Ciron et ses affluents, les forêts alentours, les riverains, et les animaux premiers habitants de ce tracé, trop souvent  ignorés. Je souhaite que nous retablissions l'équilibre de nos ecosystemes plutôt que de les dégrader sans conscience des impacts a long terme, sur les générations futures. Nous avons déjà tellement perdus de cette Nature, de rivieres polluées, nos forêts primaires deboisées, que cela me paraît criminel au regard de notre responsabilité envers la Terre et nos enfants.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LEMOINE Veronique - Cérons

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:26:11
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Impacts potentiels du GPSO sur la Vallée du Ciron et ses écosystèmes
**Contribution :**
J'ai eu l'occasion de contribuer en 2023 - 2024 en tant que commissaire scientifique à un projet de centre d'interprétation de la vallée du Ciron, qui devait être basé à Sauternes. Ce travail fondé sur des recherches bibliographiques , le suivi de conférences et des rencontres d'experts pluridisciplinaires m'a permis de découvrir la richesse écologique et culturelle de la vallée, mais aussi sa fragilité. Le patrimoine naturel est unique, avec non seulement la hêtraie emblématique étudiée pour sa singularité par l'INRAE et qualifiée de "Lascaux naturel", un modèle d'adaptation climatique, mais aussi les centaines de zones humides aux nombreuses fonctions écologiques, qui font de la vallée une véritable "Arche de Noé" (INRAE) riche de multiples espèces végétales et animales dont des espèces endémiques rares. J'ai eu accès à des études d'impact de la LGV rassurantes sur le fonctionnement hydraulique en soi du Ciron, mais les discussions avec les équipes du SAGE m'ont alertée sur les impacts potentiels sur les zones humides et leurs écosystèmes, qui eux ne sont pas clairement appréciés.Je suis donc très inquiète et opposée à ce projet, qui pour moi dégraderait un environnement naturel précieux, à une époque où nous devrions plus nous soucier de préserver l'habitabilité de nos territoires que d'accélérer les déplacements.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Dominique Bouchet - Cazalis

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:26:30
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** un projet écocidaire
**Contribution :**
Sur le plan environnemental, la construction de la nouvelle voie LGV entraînerait la destruction de près de 5000 hectares d'espaces naturels, dont 2000 hectares de forêt et l'émission de 30 millions de tonnes de CO2.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Decouty Françoise - Pessac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:27:05
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Perte de terres agricoles
**Contribution :**
Pour fournir les granulats necessaires pour la construction  et l'électricité nécessaire au fonctionnement de ce grand projet inutile 1000 hectares vont être impactés, l'agrivoltaïme va exercer une concurrence déloyale sur les terres agricoles. Ce projet doit être abandonné dès maintenant.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Labouille Caroline - Léognan

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:27:57
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Reconsidérer le projet de la LGV
**Contribution :**
La foret de François Mauriac, un patrimoine national toujours bien présent, tellement reposante, riche en biodiversité, forte (âge des arbres tout au long de la vallée du Ciron) et fragile (feux pouvant menacer). Lieu encore protégé, grandement apprécié à une époque où l'épuisement des personnes est grandissant et où les lieux naturels, sans autre bruit que celui de la nature, se font de plus en plus rares.A l'heure où nous parlons tous de diminuer les dépenses, qu'est ce qui nous pousse à imaginer un projet aussi onéreux ?Les zones humides sont tellement importantes dans le cycle de la nature. D'autres sur le territoire français ont en déjà fait l'amère expérience.Merci de bien vouloir considérer une autre façon de moderniser le quotidien de tous sans pénaliser notre espace naturel, s'il vous plait !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Dominique Bouchet - Cazalis

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:28:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non au nouvel impôt LGV
**Contribution :**
Ce projet est un non-sens social puisqu'il impose une charge financière aux habitants via un nouvel impôt LGV visant à financer une infrastructure qui, loin de leur apporter des avantages directs, risque d'aggraver les tensions immobilières locales. Ainsi, les habitants subissent une double peine : ils financent un projet dont ils ne profiteront pas et se retrouvent confrontés à une hausse des prix.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lefebvre deladonchamps Lucas - Limoges

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:30:33
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au GPSO
**Contribution :**
Je suis opposé au projet de GPSO et par conséquent à l'autorisation environnementale pour les raisons suivantes :Une ligne existe déjà sur laquelle il est possible de mettre des moyens pour en améliorer les performances à moindre coût et sans l'impact environnementale démesuré d'une nouvelle LGVAutant d'argent pour le besoin des plus aisés tout abandonnant les territoires ruraux.Le TGV c'est 40% d'usagers de cadre et catégorie sociale supérieur, un moyen de transport pour les plus aisés qui repond au besoin des plus aisés. Cette nouvelle ligne coûte plus de 10Md d'euros dont 1Md directement financer par la région Nouvelle Aquitaine. Alors que l'état et la région refusent de rouvrir la ligne Limoges Angoulême, que la ligne Guéret Felletin à fermée au 31 août 2025 et que d'autres lignes sont menacées de fermeture en Limousin. Ce projet ne ferait qu'augmenter les inégalités territoriale qui s'aggrave en matière de transport en Nouvelle Aquitaine. L'argent du Limousin part directement au développement du réseau ferré bordelais, on leur souhaite de le développer, mais cette LGV coûte trop cher et ne servira pas aux habitant de la Nouvelle aquitaine qui n'habitent pas à Bordeaux, alors qu'il la pairont comme les autres.Enfin le dérèglement climatique est aujourd'hui tellement avancé qu'on ne peut plus se permettre des projets de cette envergure avec un impact environnementale aussi grand. Il faut de toute urgence investir cet argent sur le développement d'une agriculture locale paysanne et résiliente, plutôt qu'artificialiser les terres dont on a tant besoin.Il serait préférable d'investir cet argent dans le developpement du transport de proximité et des TER pour que la voiture ne soit plus qu'un lointain souvenir. Il faut investir cet argent pour produire localement ce qui peut l'être en limitant ainsi les déplacement de marchandises et de personnes, par exemple en remetant des services publiques la ou il n'y en a plus.Pour toute ces raisons je suis fermement opposer au projet de GPSO et à ce que soit accorder l'autorisation environnementale
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Delecluse  Emma - Armoy

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:30:37
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition à la réalisation de la ligne nouvelle
**Contribution :**
Je m'oppose à ce projet écocide dont je cherche encore le sens. À l'heure du péril climatique et de la sixième extinction de masse, n'avons nous pas meilleur secteur où placer notre budget ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Decouty Françoise - Pessac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:32:51
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la transition écologique
**Contribution :**
Ce grand projet inutile va à l'encontre du discours officiel sur la transition écologique et va contre le sens de l'histoire. Il est préjudiciable aux territoires et aux habitants des communes traversées qui vont payer des impôts alors que leur environnement va se dégrader.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Canzian Diane - Paris

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:33:37
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition à la LGV
**Contribution :**
J’estime que le projet de LGV se fera au détriment de mon avenir pour plusieurs raisons.Une LGV demande des investissements publics considérables. Ces sommes, proches de plusieurs milliards d’euros, réduisent les marges budgétaires pour d’autres priorités comme l’éducation, la transition énergétique, ou l’entretien des services publics déjà existants. L’endettement supplémentaire, s’il se produit, pourrait retomber sur les générations futures.Au niveau économique, je redoute que ces projets profitent davantage aux grandes métropoles qu’aux territoires moins favorisés, risquant d’accentuer les déséquilibres territoriaux et de limiter les opportunités professionnelles.Du point de vue environnemental, la construction d’une LGV entraîne l’artificialisation de terres, la destruction d’habitats naturels et un important coût carbone lié au chantier. Ces impacts vont à l’encontre de la nécessité de protéger la biodiversité et de réduire les émissions, enjeux essentiels pour mon avenir.Enfin, sur le plan social et politique, je crains que la priorité donnée à de très grands projets retarde la mise en place de solutions plus locales et plus accessibles, comme l’amélioration du réseau ferroviaire existant, des mobilités du quotidien ou des transports régionaux – éléments essentiels pour les études, l’emploi et la vie quotidienne.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rouzo Camille - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:33:56
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** questionnement économique et social
**Contribution :**
Bonsoir ; Le dossier fourni traite des retombées économiques de manière non seulement partiale, mais aussi partielle (ce qui est consubstantiel ceci dit). Ainsi, il allègue de prétendues effets positifs sur l'économie régionale, mais sans préciser en quoi. Nous pourrions au contraire induire que, avec le rapprochement de Paris (en terme de temps), nous verrions une nouvelle flopée de personnes élisant domicile loin de leur lieu de travail ou de résidence principale, ce qui induirait une montée significative des prix immobiliers (qui sont pourtant déjà assez élevés dans la région), comme cela le fit à Bordeaux. Toulouse était ainsi une ville jusqu'ici populaire et bon marché, où il fait bon vivre, nous ne souhaitons nullement y voir débarquer des personnes riches et mal élevées qui ne disent pas bonjour dans les transports en commun. Ensuite, la ligne passe par des terres agricoles. La perte économique n'est pas chiffrée. (Manquement !)Précisons par ailleurs que les LGV ne concernent que le déplacement de personnes, et ne participent en rien au fret économique à proprement parler : son intérêt est donc nul. Nous avons par ailleurs déjà traité du coût de ces travaux et installations (qui de surcroît profiteraient au privé !), et du peu d'envie par les populations locales de s'acquitter de la taxe LGV. Économiquement, les effets positifs de cette ligne sont donc peu lisibles, si l'on excepte les profits qu'engendreraient les firmes ferroviaires privées qui, encore une fois, sont soutenues par le gouvernement néolibéral et ultracapitaliste. Cordialement ;
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Louis - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:34:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis très défavorable projet GPSO
**Contribution :**

Après m'être intéressé au sujet des investissements ferroviaires et de leurs impacts environnementaux, je considère que ce projet qui prévoit une artificialisation massive de zones naturelles agricoles et forestières (ZNAF) n'est pas compatible avec la trajectoire du ZAN (déjà difficile à tenir en Nouvelle-Aquitaine). Par ailleurs, le dossier met en lumière, les espèces menacées et milieux remarquables qui risquent d'être détruits lors des travaux de l'implantation de la nouvelle voie. On peut par ailleurs se demander pourquoi le scénario d'une amélioration de la desserte par modernisation de l'infrastructure existante n'a pas davantage été creusé (nettement moins coûteux et plus respectueux du milieu naturel). J'ai donc un avis nettement défavorable sur le projet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Andrea - Cayena

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:34:53
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Destruction du ciron - création de la ligne BDX-Toulouse
**Contribution :**
Ce projet est une ménage pour la biodiversité, pour la forêt et pour les zones humides. Ce projet va détruire le microclimat exceptionnel. Je demande une alternative à ce projet, par exemple la modernisation de la ligne qui est déjà en place et la réalisation d'un étude plus profond de l'impact de ce projet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Monteil Sylvie - Le Bouscat

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:35:38
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la Lgb sud ouest
**Contribution :**
Contre la lgv reliant BX toulouse. lUn désastre écologique.... Des millions dépensés pour quelques minutes... Un projet aberantDe l'argent qui pourrait servir à des tvx sur des choses existantes.Stop à la destruction
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Durand Diane - Lugasson

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:36:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
La vallée du Ciron est un trésor de biodiversité. A l'heure où les accords du G20 sont bien en deçà des attentes citoyennes en matière de climat et de durabilité, il est de notre devoir de préserver les rares espaces de continuité écologique sur notre territoire dont la vallée du Ciron fait partie.Au delà de fragmenter un paysage, ce projet fragmentera également un fragile équilibre accueillant aujourd'hui des espèces menacées.Il s'agit donc de protéger et sauvegarder cet espace par une révision approfondie du projet afinyde trouver des alternatives moins destructrices.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Cyril - Pessac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:36:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Stop LGV
**Contribution :**
Bonjour,Ce grand projet inutile et coûteux est un non sens. Le maître d'ouvrage ne démontre pas la nécessité de créer une nouvelle infrastructure au regard de la capacité de la voie existante. Il vaudrait mieux se concentrer sur l'aménagement du réseau ferroviaire vieillissant. Le gain de temps est minime et l'impact sur la biodiversité immense. La consommation d'espace de 1000 ha générée par le projet s'ajoute à celle de l'urbanisation galopante. Les impacts sur les habitats d'espèces, notamment du Ciron, site Natura 2000, seront irrémédiables.Qu'en pensent les riverains qui subiront à la fois les travaux, le trafic routier lié aux mouvements de matériaux et pour certains les nuisances liées au trafic ferroviaire ? Un véritable déni de démocratie à en juger par les oppositions locales et l'avis défavorable issu de l'enquête publique.Un citoyen consterné.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Decouty Françoise - Pessac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:37:32
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre l'intérêt de nos territoires
**Contribution :**
Ce projet va à l'encontre de l'intérêt de nos territoires et de l'adaptation de nos sociétés aux défis sociaux, climatique, écologique et énergétique
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jean Denis - Pompogne

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:38:26
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** AVIS
**Contribution :**
je suis contre le projet LGV dans sa globalité ,pas écologique aucun respect de l'environnement,dédain complet de la population rurale, trop de passe droit pour GPSO ,je suis contre ce système nébuleux de concertation , a partir du moment ou une minorité impose sa volonté comme c'est le cas on est plus en démocratie cela s'appelle de la dictature, quand on impose le paiement de taxes a une population qui s'oppose a ce projet cela s'appelle du racket ,ceux qui sont pour ce projet ne sont pas impactés et beaucoup ne sont même pas dans les départements concernés ,(petits arrangements entre amis et futurs actionnaires ) Messieurs les décideurs vous allez encore longtemps nous prendre pour arriérés .
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Alexis Chailloux - Marseille

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:41:37
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Impact climatique GPSO - questions sur la méthodo SNCF Réseau / Carbone 4
**Contribution :**
Bonjour, Jusqu'ici la mise en service de nouvelles LGV a été corrélée avec une chute importante du trafic aérien domestique (ex : Paris-Marseille ou Paris-Bordeaux), ce qui conduit les porteurs de projets à espérer le même résultat pour les LGV futures. Pourtant cette corrélation passée n'est pas garantie à l'avenir à nos yeux, en raison de l'écroulement tendanciel des liaisons aériennes hexagonales depuis 2019, qu'il y ait une LGV ou non entre les deux villes. C'est le cas notamment

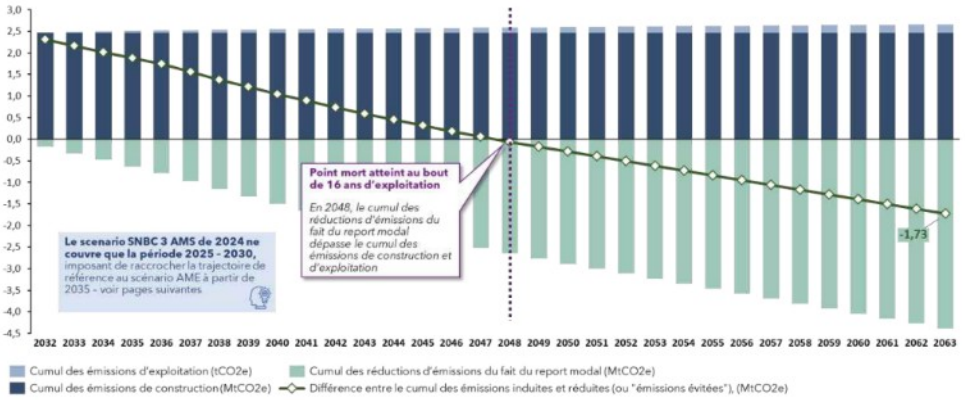
des liaisons concernées par le Grand Projet Sud Ouest (GPSO) : - entre 2019 et 2024, la ligne aérienne Paris-Toulouse a vu son trafic diminuer de 36 %, soit 1 million de passagers en moins, et cette baisse se poursuit en 2025. Cette liaison est de loin la plus importante en termes de trafic aérien, et était mise en avant par les porteurs du projets- le constat est identique sur la liaison Paris-Biarritz, dont le trafic aérien a diminué de 31 % sur la même période.- même la liaison transversale Bordeaux-Marseille, qui pourrait bénéficier de la ligne nouvelle pour réduire son temps de trajet autour de 4h30, voit son trafic aérien diminuer entre 2019 et 2024 (- 16 %), alors même que le service ferroviaire est plus que perfectible (train Intercités d'une durée de 6h en théorie, avec des retards réguliers en raison de la vétusté de la ligne).Cette tendance bien ancrée depuis le Covid remet en cause l'intérêt climatique d'un projet comme le GPSO, d'autant que le réseau ferré classique souffre d'une dette grise évaluée à au moins 1,5 milliard d'euros supplémentaire par an pendant 20 ans, soit un chiffrage de l'ordre de 30 milliards d'euros (hors "petites lignes")En PJ de cette contribution, nous joignons- le trafic aérien 2024 sur les 10 principales liaisons intérieures radiales (hors Corse). En surligné jaune les liaisons impactées par le GPSO. Source : DGAC.- le trafic aérien 2024 sur les 10 principales liaisons intérieures transversales (hors Corse). En surligné jaune les liaisons impactées par le GPSO. Source : DGAC.Jusqu'à récemment, la Société du Grand Projet Sud Ouest (SGPSO) et SNCF Réseau semblaient sous-estimer cette tendance sur le trafic aérien domestique. A l'occasion de la conférence "Ambition France Transports, au printemps 2025, la SGPSO affirmait viser "à terme une réduction de 550 000 tonnes équivalent CO2 par an, avec un équilibre de neutralité atteint une décennie après sa mise en service". Des objectifs assez fantaisistes, qui conduisaient à douter du sérieux du projet.Dans son avis rendu en septembre 2025, l'Autorité environnementale jugeait d'ailleurs "confuses" les explications fournies par SNCF Réseau, maître d'ouvrage sur le projet, et les mises à jour effectuées depuis 2014 "particulièrement modestes" au vu notamment de l'électrification des flottes et de la baisse du trafic aérien domestique. Au point de "douter de la fiabilité des résultats", un vocabulaire rare dans un document administratif.Suite à cet avis, SNCF Réseau a missionné le bureau d'étude Carbone 4 pour réévaluer les bénéfices climatiques du projet. Selon cette nouvelle évaluation (Pièce K1-1, p35/158 dans le dossier mis à consultation du public), le projet aurait un impact climatique négatif jusqu'en 2048, en raison des émissions liées au chantier de construction de la LGV (2,5 millions de tonnes équivalent CO2). D'ici 2063, les émissions évitées cumulées seraient de l'ordre de 1,7 million de tonnes équivalent CO2, soit plus de 3 fois moins que les précédentes estimations (5,6 millions t CO2e). Si l'on rapporte à une échelle annuelle, cela signifie environ 0,05 million t CO2e évitée (1,7 million sur 32 ans), soit 10 fois moins que ce que prétendait la contribution de la SGPSO au printemps dernier.Nous joignons les deux fichiers avec les graphiques réalisés par Carbone 4 illustrant ces chiffres.Dépenser 15 milliards d'euros pour espérer éviter 1,7 million de tonnes équivalent CO2 d'ici 40 ans, cela semble un investissement particulièrement inefficient. Le coût d'abattement approche ainsi les 10 000 € par tonne de CO2 évitée, loin, très loin, des dernières recommandations du rapport Quinet (256 € / tonne de CO2 évitée, valeur pour 2025).Cette évaluation semble encore très optimiste, en raison de certains choix méthodologiques sur lesquels nous aimerions avoir des justifications ou des précisions :- baisse du trafic aérien intérieur : l'évaluation commandée par SNCF Réseau semble se baser sur la baisse des vols intérieurs (- 19 % entre 2019 et 2024). Or ce chiffre intègre les vols vers/depuis l'Outre-mer pour lesquels une alternative ferroviaire n'est pas pertinente. Si l'on considère uniquement les vols hexagonaux, la baisse est de - 25 %. Sur Paris-Toulouse, la principale liaison aérienne concernée par le GPSO, la baisse est même de - 36 %. Dit autrement, une partie du report modal estimé dans cette modélisation a probablement déjà eu lieu, conduisant à une surestimation des émissions évitées après la mise en service de la LGV-mesures AME / AMS : cette évaluation utilise les hypothèses du projet de SNBC 3 (dont des versions intermédiaires ont été publiées en 2024, mais qui n'a pas encore été validée), avec le scénario "AMS" (avec mesures supplémentaires) entre 2025 et 2030, et "AME" (avec mesures existantes) entre 2030 et 2050. Une telle modélisation ne semble pas intégrer pas les mesures prises depuis la publication

de la dernière SNBC (hausse de la taxe sur les billets d'avion en mars 2025, qui pourrait accentuer légèrement la baisse du trafic aérien domestique), ni les mesures de sobriété additionnelles qui pourraient être adoptées à l'avenir pour contenir la crise climatique (ex : interdiction de la publicité pour les vols internes, extension de l'interdiction des vols courts à 3h, 4h ou 5h. etc.)- impact du chantier : l'estimation de l'empreinte carbone du GPSO (chantier + exploitation) est passée de 3,5 à 2,7 millions de tonnes équivalent CO2 entre 2014 et 2025, sans que ne soient détaillées les raisons de cette baisse de 23 %, ni les probables incertitudes liées à cette estimation. Nous imaginons ainsi que des tonnes de granulats seront à trouver hors de la Région Nouvelle Aquitaine : d'où viendront ils ? pour quelles émissions générées ? Il conviendrait par ailleurs d'ajouter les 0,1 million de tonne concernant les AFNT et AFSB pour une estimation complète du GPSONous espérons que les suites de la PPVE pourra éclaircir ces derniers points méthodologiques, et les porter à la connaissance du public.

**Pièce(s) jointes(s) :**

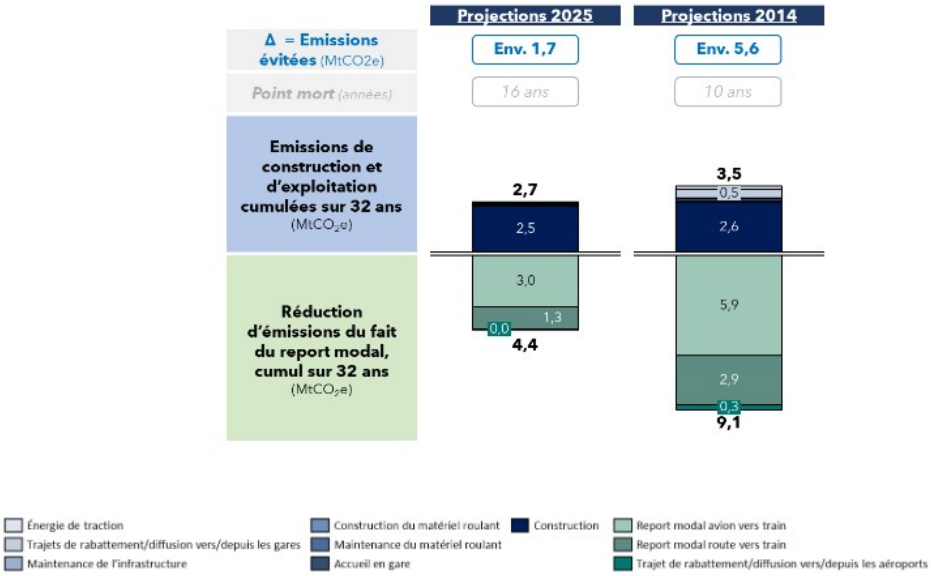
Télécharger la pièce jointe originale (Figure 27 - Comparaison du cumul des émissions d'exploitation et de construction des LNSO avec le cumul des réductions d'emissions du.png)

Figure 27 : Comparaison du cumul des émissions d'exploitation et de construction des LNSO avec le cumul des réductions d'émissions du fait du report modal, Carbone 4




Télécharger la pièce jointe originale (Figure 26 - comparaison des projections 2014 et 2025 d'émissions évitées sur le périmètre Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax, hors AFSB et AFNT, Carbone 4.png)

Figure 26 : Comparaison des projections 2014 et 2025 d'émissions évitées sur le périmètre Bordeaux <> Toulouse et Sud-Gironde <> Dax, hors AFSB et AFNT, Carbone 4




Télécharger la pièce jointe originale (Trafic aérien 2024 sur les 10 principales liaisons intérieures transversales (hors Corse). En surligné jaune les liaisons impactées par le GPSO. Source DGAC..png)

### 1.2.2 Métropole : liaisons transversales

| Trafic 2024 ville à ville (dans les 2 sens) | | Pax | 2024/2023 | 2024/2019 | Fret & Poste (*) (t) | Dessertes |
|---|---|---|---|---|---|---|
| MARSEILLE | NANTES | 403 745 | 11,6% | 11,4% | 0 | 2 549 |
| BORDEAUX | LYON | 369 350 | -10,0% | -36,6% | 0 | 3 151 |
| BORDEAUX | MARSEILLE | 357 324 | 2,4% | -16,2% | 32 | 2 409 |
| LILLE | NICE | 335 457 | -0,6% | 7,3% | 0 | 2 069 |
| LYON | NANTES | 332 871 | -7,5% | -40,7% | 0 | 2 959 |
| BASTIA | MARSEILLE | 310 679 | 1,2% | 19,5% | 6 219 | 3 313 |
| AJACCIO | MARSEILLE | 298 943 | 1,2% | 18,0% | 7 040 | 2 996 |
| NANTES | NICE | 269 804 | -12,5% | -2,8% | 0 | 1 723 |
| BORDEAUX | NICE | 248 239 | -15,5% | -8,3% | 0 | 1 621 |
| LYON | TOULOUSE | 226 634 | -16,6% | -47,1% | 3 292 | 2 976 |
| NANTES | TOULOUSE | 210 141 | -1,5% | -33,1% | 287 | 2 122 |
| LILLE | TOULOUSE | 189 244 | -10,4% | -19,2% | 0 | 1 321 |

*Trafic aérien 2024 sur les 10 principales liaisons intérieures transversales (hors Corse). En surligné jaune les liaisons impactées par le GPSO. Source : DGAC.*

Télécharger la pièce jointe originale (Trafic aérien 2024 sur les 10 principales liaisons intérieures radiales (hors Corse). En surligné jaune les liaisons impactées par le GPSO. Source DGAC..png)

**1.2.1 Métropole : liaisons radiales**

| Trafic 2024 ville à ville (dans les 2 sens) | | Pax | 2024/2023 | 2024/2019 | Fret & Poste (*) (t) | Dessertes |
|---|---|---|---|---|---|---|
| PARIS | NICE | 2 704 191 | -4,5% | -14,9% | 546 | 19 750 |
| PARIS | TOULOUSE | 2 061 044 | -6,7% | -35,9% | 7 854 | 16 526 |
| PARIS | MARSEILLE | 1 118 842 | -6,1% | -28,2% | 13 221 | 9 701 |
| PARIS | MONTPELLIER | 659 694 | -9,0% | -33,3% | 0 | 5 131 |
| PARIS | BORDEAUX | 628 445 | -3,2% | -48,4% | 3 816 | 5 479 |
| PARIS | LYON | 558 751 | 1,2% | -19,7% | 3 111 | 4 458 |
| PARIS | AJACCIO | 547 867 | 0,8% | -1,4% | 68 | 3 667 |
| PARIS | BASTIA | 486 545 | 0,0% | -1,6% | 35 | 3 421 |
| PARIS | BIARRITZ | 434 519 | -9,4% | -31,2% | 0 | 4 201 |
| PARIS | NANTES | 434 348 | -7,3% | -21,2% | 36 | 3 229 |
| PARIS | BREST | 325 823 | -8,1% | -41,9% | 0 | 2 725 |
| PARIS | FIGARI | 263 476 | 7,8% | 11,2% | 0 | 1 837 |
| PARIS | PAU | 248 894 | -16,4% | -48,0% | 0 | 3 076 |

*Trafic aérien 2024 sur les 10 principales liaisons intérieures radiales (hors Corse). En surligné jaune les liaisons impactées par le GPSO. Source : DGAC.*

# Decouty Françoise - Pessac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:43:12
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Destruction de la Biodiversité
**Contribution :**
1000 hectares impactés par ce GRAND PROJET INUTILE !Ce projet dévastateur ne doit pas voir la jour. Il détruirait notamment la Vallée du Ciron riche en biodiversité. Et aucune mesure compensatoire quelle quelle soit ne pourra restituer aux habitants humains et non humains leur lieu de vie.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Helene - Saint-Orens-de-Gameville

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:44:09
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je suis contre la ligne LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Je suis contre la ligne LGV Bordeaux Toulouse par la destruction de zones protégées, d'expropriations de particuliers.Je suis contre également le financement de cette ligne. Faire payer les habitants des communes à proximité d'une gare desservant le trajet alors que beaucoup ne prendront jamais le train est très injuste..
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# PhilippeDenis - Castres-Gironde

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:46:54
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Refus
**Contribution :**
Refus total
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Crespel Geoffrey - Léogeats

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:47:08

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation au projet de LGV pour raisons environnementales et sociétales
**Contribution :**
Bonjour,  Je suis habitant de la Vallée du Ciron et amoureux de sa faune et sa flore.Je parcours la rivière et ses affluents depuis 3 annees intensément. Ces nombreuses explorations m'ont donné un amour profond pour la Vallée. J'ai compris à quel point les eaux de son bassin versant sont un refuge pour une diversité d'êtres exceptionnels et fragiles. Fragiles car partout, de la source à son Embouchure, la ripisylve est étroite et perd en largeur. L'habitat fantastique se resserre et la menace est réelle pour le dernier refuge de vie que constitue les eaux du Ciron et de ses affluents.C'est une question environnementale certes, mais bien plus, une question fondamentale pour nous humains dans nos relations au vivant.Ce qui sera définitivement perdu avec la LGV, c'est la beauté,  la poésie, le silence,  dont l'âme humaine a besoin.Ce qui sera définitivement fragilisé et menacé, c'est le dernier havre de vie d'un sud Gironde qui s'est asséché sous la pression des forêts de pins plantés.Ce qui sera définitivement nié, c'est notre rôle en tant qu'humains sur cette terre : être des alliés de la vie pour la soutenir, tant elle nous donne, sans compter.Il serait beau, inspirant, plein d'espoir, définitivement encourageant de voir les intérêts de toutes les autres forme de vie passer devant les nôtres, pour une fois.J'ai visité récemment la source du Ciron. Où plutôt,  je l'ai pisté. Car aucune carte ne montre avec précision la source. J'ai été stupéfait, très affecté, de découvrir qu'à l'endroit où la carte IGN marque la source, elle est captée par un tuyau qui perce le sol pour irriguer une immense étendue de maïs totalement clôturée. Que la source en réalité n'existe plus, irriguée, drainée,  corsetée,  pour disparaître sous le sol et sortir, pas de minces filets d'eaux brillantes dans des fossés profonds,  taillés par les bulldozers.Le Ciron, à sa genèse, est déjà anthropisé, violé. Attristé, bouleversé d'assister par le pistage du paysage et de ses premières eaux à l'effacement de nos sensibilités indigènes qui considéraient les sources comme sacrées parce qu'elles donnent la vie.Le paysage à la source est sec, mis a l'équerre.L'espoir est que la vie coule ici, les cerfs brament et l'eau trouve son chemin. Malgré nos irrévérences.Puissions nous, communautés humaines, retrouver nos âmes anciennes et rendre a la vie ce qu'elle nous donne, conscients des interdependances et respectueux de chaque forme de vie.En ce sens, le projet de LGV nie notre âme profonde pour ne nourrir que notre héritage moderne, A petit feu nos imaginaires s'assèchent autant que la vie se réduit. Et c'est nous,  humains, qui perdons le sens de qui nos sommes profondément.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# charlotte - Maripasoula

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:47:31
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** avis contre ce projet inutile de LGV Bordeaux Dax Toulouse
**Contribution :**
je suis contre la demande d'autorisation environnementale .je suis contre ce projet inutile de LGV bordeaux dax toulouse qui coûte trop cher à tous les niveauxmassacre des tresors naturels que notre territoire a l'honneur d'hebergerfermeture des lignes et gares ter qui assurent les besoins de la populationalors qu'il existe l'alternative de renovation et amelioration des lignes existantegaspillage economique de milliards d'euros d'argent public pour des interets privés au detriment des besoins public en education, soin, hopitaux, transport, environnementla nature est sa biodiversite est un tresor que nous devons preserver par dessus tout d'autant plus à l'heure d'aujourd'hui 2025.protegeons sauvegardons les arbres et toute la biodiversité qui existent sur notre territoire.stoppons les assassins et les saccageurs .
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# VASTCHENKO  Pierre - Lignan-de-Bazas

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:49:04
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
À l'heure où l'ensemble de la classe politique et de la société civile s'accorde sur la nécessité de restreindre les dépenses et de préserver notre environnement, pour quelles sombres raisons donne-t-on priorité à un projet ferroviaire dispendieux et destructeur de la biodiversité, au détriment de l'amélioration d'un réseau existant qui coûterait nettement moins et préserverait cette vallée du Ciron, qui fait partie du patrimoine régional.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Decouty Françoise - Pessac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:49:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Entretien des lignes TER
**Contribution :**
Au lieu de ce Grand Projet Inutile qui ne desservira que les métropoles,  il serait bien plus judicieux de rénover les lignes TER existantes pour assurer une meilleure desserte locales pour les usagers des trains du quotidien sur les communes rurales. Le sens de l'histoire et la transition écologique seraient alors au cœur du projet et aurait l'adhésion des habitants des territoires concernés !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BION REINE-MARIE - Biarritz

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:49:38
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** TOTALEMENT OPPOSEE A CE PROJET DANS SON ENSEMBLE
**Contribution :**
Ce projet est dispendieux,inutile car le gain de temps n'est pas significatif  surtout s'il s'accompagne de destructions massives de forêts et d'espaces dédiés à la faune et à la flore.Il est grandement préférable de consacrer les budgets nécessaires à l'entretien et à la consolidation des voies actuelles.Est ce que les politiques vont écouter les recommandations des citoyens et abandonner ces démarches velléitaires contraires au bon sens et à l'avis d'une majorité pour ne satisfaire qu'une infime partie d'usagers .Nous voudrions un peu plus de respect et d'attention de la part des responsables qui ont en charge la gestion des budgets qui leur sont confiés et nous leur demandons instamment de  veiller à économiser notre argent qui est quotidiennement dilapidé en actions souvent totalement inefficaces.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# pascale - Biscarrosse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:53:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** je suis contre ce projet et contre l'autorisation environnementale
**Contribution :**
Je suis contre la demande d'autorisation environnementale .Je suis contre ce projet inutile de LGV bordeaux dax toulouse qui coûte trop cher à tous les niveauxmassacre des tresors naturels que notre territoire a l'honneur d'hebergerfermeture des lignes et gares ter qui assurent les besoins de la

populationalors qu'il existe l'alternative de renovation et amelioration des lignes existantegaspillage economique de milliards d'euros d'argent public pour des interets privés au detriment des besoins public en education, soin, hopitaux, transport, environnementla nature est sa biodiversite est un tresor que nous devons preserver par dessus tout d'autant plus à l'heure d'aujourd'hui 2025.protegeons sauvegardons les arbres et toute la biodiversité qui existent sur notre territoire.stoppons les assassins et les saccageurs .
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# DELTOUR Gaëtan - Montauban

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:54:25
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Je m'oppose fermement à la première Demande d'Autorisation Environnementale (DAE1) pour les travaux préparatoires de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest. Ces travaux, bien que dits "préparatoires", impliquent la destruction immédiate et irréversible de plus de 1000 hectares de milieux naturels, dont des zones humides vitales et des massifs forestiers en Tarn-et-Garonne, créant un fait accompli avant tout débat de fond. Le coût colossal du projet (14,3 milliards d'euros) n'est pas justifié par le gain de temps marginal (30-40 minutes) et ne répond pas à une Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur, comme l'a confirmé le CNPN. Je souhaite le rejet de cette autorisation et la réorientation des financements vers l'unique alternative crédible : la modernisation du réseau ferroviaire existant, qui est cinq fois moins chère, plus bénéfique pour le climat et indispensable pour le transport quotidien des habitants.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# De Azevedo Muriel - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:54:30
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis sur la lgv
**Contribution :**
Bonjour Je ne suis pas d'accord avec ce projet car il va avoir un impact environnemental dégradé. Il y a beaucoup de lignes de chemin de fer qui méritent l'attention et qui devraient être réparées notamment celle entre Auch et Toulouse Mercis de m'avoir lue
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# DE BARBEYRAC, président Guy - Champagne-sur-Oise

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:57:58
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** projet de LGV du GPSO / LNSO
**Contribution :**
Contrairement aux arguments mis en avant par ses promoteurs, ce projet imposé et ruineux pour les collectivités locales et les contribuables locaux, imposé contre l'avis des populations consultées et celui des commissaires enquêteurs, est inutile notamment pour les raisons suivantes :- l'amélioration des liaisons ferroviaires Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax peut être réalisé à moindre coût et moindres impacts environnementaux, sur les lignes existantes;- il n'est nul besoin de nouvelle LGV pour assurer l'attractivité du Grand Sud Ouest : les foules estivales, la pression sur le coût du logement et partant la difficulté de pouvoir se loger pour les jeunes aquitains en témoigne;- le train à

très grande vitesse nécessite une consommation accrue d'énergie électrique; la construction des nouvelles LGV nécessitera des quantité pharamineuses de matériaux, avec ouverture ou agrandissement de carrières, transports par bateaux et camions ; de nombreuses zônes humides seront impactées, des espèces animales protégées seront menacées,...- il n'y aura pas de bilan carbone positif avant des décennies, et encore!- la LGV ne désenclavera pas les territoires, mais au contraire renforcera le phénomène de métropolisation au profit de Bordeaux, Toulouse, et peut-être plus tard Bilbao.  - la LGV du GPSO ne favorisera en rien le transfert de poids lourds sur les rails, car cela peut se faire aisément sur les lignes existantes, nullement saturées selon les propres chiffres fournis par SNCF; le déclin du fret ferroviaire n'a rien à voir avec l'absence de LGV , et ailleurs en France les LGV construites n'ont pas inversé le phénomène.- l'amélioration du transport du quotidien est antinomique avec des trains dont la raison d'être principale est d'aller vite d'une métropole à l'autre, et donc de s'arrêter le moins possible dans des gares intermédiaires pour le besoin de peu d'usagers : parions que peu de LGV s'arrêteront dans la "gare à pignes" de Lucbardez, excentrée par rapport à Mont-de-Marsan!- les supporters "institutionnels" (élus) landais de la LGV, qui se déclarent soucieux de la préservation de l'environnement notamment concernant le Massif landais, devraient pourtant s'émouvoir quant aux 3300 hectares de forêts sacrifiés car sur l'emprise du projet; sans parler des 150 ha de terres agricoles, des 370 ha de zônes humides des 90 plans d'eau... Leur mise en avant de "l'exemplarité environnementale", des "actions concrètes de terrain pour assurer la bonne mise en oeuvre de mesures environnementales en phase chantier", sont déjà en contradiction avec les dégâts causes par les premiers travaux sur AFSB et AFNT : arbres arrachés, bâtiments démolis, nuisances de tous ordres pour les riverains...Pour toutes ces raison et bien d'autres, l'association "NON LGV Nord Landes et Marsan" est en opposition absolue à ce projet de GPSO / LNSO.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mathieu - Landiras

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:57:59
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la LGV
**Contribution :**
Je suis contre le projet LGV
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Simon Nagels - Villenave-d'Ornon

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:58:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la LGV
**Contribution :**
Habitant Bordeaux et allant souvent à Paris et Toulouse, j'ai d'abord pensé que ce projet était une super idée. En revanche en y réfléchissant mieux j'ai compris les limites de ce projet. Investir dans le train, oui, mais investir pour des trains un peu plus rapide mais réservés aux plus aisées car les tarifs sont des tgv explosent, non !Et encore moins si c'est au détriment de la nature ! En effet si ce projet à lieu ce sont des centaines d'hectares de forêt et nature qui disparaîtront et des milliers de tonnes de matières premières extraites et transportés pour la construction. À titre personnel je m'oppose à ce projet, et non pour mon propre intérêt mais pour la préservation de notre nature et de toute la vie qu'elle abrite.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Regairaz Julien  - Saint-Sauveur

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:59:36
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Garantir la non prolifération des bactéries dans le canal
**Contribution :**
Le fait du défrichement de la végétation le long du canal des 2 mers, comment allez vous limiter la prolifération des bactéries dans le point de captation de Saint Captais pour limiter les bactéries dans les eaux pour les communes de Toulouse Nord
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Frédéric - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 19:59:48
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Constat de précipitation
**Contribution :**
Cette demande d'autorisation est une mascarade puisqu'elle est totalement précipitée. A l'heure où les trains ont déja du mal à circuler sur des lignes anciennes en ruinbe, on envisage de trouver une solution en coulant du béton sur des terres cultivables ? Mais de qui se moque t on ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jeanne - Mérignac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:02:50
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contributions par Courriel
**Contribution :**
Pourquoi certaines contributions envoyées par courriel sont complètement anonymes: pas de nom, pas de commune de résidence !N'importe quelle personne peut envoyer des contributions successives, sans signer ni préciser où elle habiteC'est une  inégalité de traitement manifeste !Est-ce légal ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Gaël - Fonsorbes

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:03:26
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :**  favorable à la demande d'autorisation environnementale
**Contribution :**
Après lecture des documents produit par SNCF Réseau, je suis favorable à la demande d'autorisation environnementale relatives aux investigations préalables pour la réalisation de la LGV. En effet :- les impacts résiduels des investigations préalables sur la faune et la flore, après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction des impacts sur les espèces protégées et leurs habitats représentent une dette écologique de 1 649 ha. SNCF Réseau a prévu une compensation de 3 652 ha, répartie sur 73 sites avec un suivi sur 50 ans. Cette compensation représente 222% de la dette ce qui me parait aller dans le sens de l'écologie et de l'amélioration de l'environnement- l'étude d'impact et le tableau de synthèse des mesures d'évitement, de réduction et de compensation permettent de comprendre les mesures qui seront mises en place par SNCF Réseau pour compenser les effets de la réalisation de la LGVD'une façon plus générale, je suis pleinement favorable à la LGV Bordeaux-Toulouse pour les raisons suivantes :- Toulouse, 4ème ville de France en termes de population, ne peut pas être la seule grande métropole à ne pas être raccordée au réseau à grande vitesse-

Toulouse sera à une 1h05 de Bordeaux et à 3H10 de Paris ce qui réduira l'utilisation de la voiture et de l'avion, avec à la clé, une diminution des émissions de CO2 (un passager Paris-Toulouse en aérien émet 130 kg de CO2 contre 40kg en voiture et seulement 4 kg en TGV). La LGV facilitera les déplacements et les échanges vers l'Ouest et le Nord de la France ainsi que vers l'Europe du Nord- pour finir, la réalisation de cette LGV sera bénéfique à l'économie des différents départements grâce à la création d'emplois pour les entreprises de travaux publics, pour les locatiers, pour les fournisseurs, … mais aussi pour les commerçants, les hôteliers, les restaurateurs car les personnels devront se nourrir, se loger, s'habiller, …Cordialement
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Alain - Saint-Symphorien

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:04:37
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition à la LGV
**Contribution :**
Fin 2025 la France n'a plus besoin de projet qui détruit l'environnement alors qu'il existe des possibilités de faire une ligne à grande vitesse sur la ligne existante.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Cosette - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:04:52
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Refus du projet de LNSO et de
**Contribution :**
Bonjour, Je rédige cet avis en tant qu'enfant du pays, ayant grandi dans le massif forestier du sud gironde.Je suis scandalisée par ce projet absurde et d'un autre temps et par la manière dont l'Etat et la SNCF essaient de le passer en force sans considération environnementale ou rationnelle, surtout en cette période de crises multiples où la rigueur budgétaire est brandie comme nécessité. Je m'oppose à ce projet pour trois raisons essentielles :- Impact environnemental et social disproportionné pour un gain de temps dérisoire. - Priorités mal définies : les besoins réels concernent les trains du quotidien, aujourd'hui insuffisants et délaissés.- Déficit démocratique et injustice fiscale : passage en force sans débat transparent, habitants impactés pénalisés par une taxe supplémentaire au lieu d'être compensés.Je demande le report du projet jusqu'à la modernisation des infrastructures existantes et une étude sérieuse des alternatives.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# CLAUDINE PEIRONE

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:07:03
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** sondage
**Contribution :**
Bonjour, Je suis cliente de la SNCF depuis de nombreuses années et je tenais à exprimer ma frustration concernant la promesse d'une ligne à grande vitesse qui, hélas, semble se faire attendre indéfiniment. Malgré les annonces répétées et les projets évoqués, je m'interroge sur le moment où mes petits-enfants pourront réellement bénéficier de cette infrastructure. Il est particulièrement décevant de constater que, tandis que certains pays envisagent des voyages vers la Lune, des villes comme Montauban continuent d'être éloignées des grands axes ferroviaires et de la capitale. Cette

situation nous place dans une position désavantageuse et renforce le sentiment d'abandon des territoires ruraux. Il est vrai que la ruralité a souvent du mal à faire entendre sa voix, mais cela ne veut pas dire que nous ne méritons pas une attention adéquate. Quand cesserez-vous de nous faire espérer que cette ligne va enfin voir le jour ? Les retards accumulés rendent nos vies professionnelles et personnelles plus compliquées, en rendant les allers-retours difficilement réalisables en une journée. Nous souhaitons, comme tant d'autres, avoir la possibilité de voyager sans contraintes, sans avoir à encombrer nos routes et nos services. Il est essentiel de rappeler que l'Occitanie, avec ses 13 départements, représente une région dynamique et engageante. La mobilité est cruciale pour notre développement économique et social. Nos entreprises ont besoin de connexions rapides et efficaces, et nos citoyens méritent le même niveau de service que ceux des grandes métropoles. Je vous demande de bien vouloir prendre en considération les attentes et les besoins de notre région. Il est temps que l'on accorde à l'Occitanie l'importance qu'elle mérite dans le cadre du développement du transport ferroviaire. Je vous remercie de votre attention. Cordialement,Claudine Peirone  Bien a vous  50 chemin des crabétos 82700 Montbartier tel 0633******

**Pièce(s) jointes(s) :**

Télécharger la pièce jointe originale (Outlook-3nqxbur2.png)



# Chancellé Marie-Ange - Escaudes

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:09:56
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis négatif concernant la demande d'autorisation environnementale
**Contribution :**

En qualité d'habitant de la vallée du Ciron, et d'un village directement et gravement impacté par le projet GPSO, je donne un avis défavorable à la demande d'autorisation environnementale relative aux investigations préalables à la réalisation de la ligne nouvelle du sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse pour les raisons suivantes:1) la consultation du public par voie électronique, l'ampleur du dossier (34430 pages) et le délai très court, ne permettent pas l'accès à tous au dossier et c'est une discrimination importante.2) l'analyse des impacts environnementaux sur la zone impactée est insuffisante, notamment les zones humides ne sont pas toutes identifiées. Je note que concernant l'évitement de ces zones celui ci est largement insuffisant (2ha sur 74ha impactés).3) Je suis extrêmement inquiète de la fragmentation des territoires traversés par les LGV ce qui va gravement porter atteinte aux paysages de la vallée du Ciron .4) la compensation environnementale est très insuffisante5) Les mesures alternatives n'ont pas été sérieusement étudiées. Une ligne existe déjà. Par ailleurs les besoins de la population de notre secteur rural sont d'avoir des lignes TER bien entretenues , régulières et non des LGV que personne ne prendra.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sarah - Talence

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:12:43
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet de construction de la LGV Bordeaux-Toulouse
**Contribution :**
Ce projet n'apporterait pas un gain de temps significatif pour les usagers en comparaison avec l'ampleur de ses impacts environnementaux. Il contribuerait à détruire des habitats protégés au titre de la Directive Habitats par des zones Natura 2000, et des espèces protégées (salamandres, cistudes, oiseaux, insectes, Art L411-1 du Code de l'environnement), en particulier dans la zone de la Vallée du Ciron, dont la hêtraie vieille de 43 000 ans a été reconnue comme ZNIEFF et constitue un hot-spot de biodiversité. Par ailleurs, l'étude d'impact et l'évaluation des incidences menées dans le cadre de ce projet demeurent insuffisantes, tandis que le tribunal administratif de Toulouse a reconnu l'incertitude financière du projet, compte tenu des difficultés budgétaires rencontrées par l'Etat français. Ajoutés à l'impopularité du projet, l'existence de trajets alternatifs efficaces (TER Bordeaux-Toulouse) et au faible gain qu'il pourvoit aux citoyens par rapport au coût d'investissement et au préjudice écologique causé, il semble que ce projet n'a aucun lieu d'être considéré comme une raison impérative d'intérêt public majeur et de voir le jour.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Piot Armelle - Captieux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:13:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** OPPOSITION AU PROJET BPSO ET A L'ENQUETE ENVIRONNEMENTALE
**Contribution :**
Ce projet est destructeur pour l'environnement : Vallée du Ciron, zones humides, biodiversité, forêts.Projet trop coûteux au détriment des transports du quotidien. Il existe déjà des lignes TGV pour une solution alternative.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Linda - Bessens

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:13:37
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Nuisances direct et indirect
**Contribution :**
Destruction de la faune et de la flore. Nuisances sur l'homme son habitat et sonore.Secondement, stockage et transport des DIB  partout sur notre territoire.Exemple lac de Lapeyriere commune de Bessens.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Monteil Christophe - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:15:04
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la nouvelle LGV Sud-ouest
**Contribution :**
Je suis contre la création d'une nouvelle LGV sud-ouest reliant Bordeaux à Toulouse.Je suis pour une mobilité respectueuse de l'environnement et solidaire c'est à dire pour les trains du quotidien.À l'heure du réchauffement climatique, c'est une aberration écologique, un écocide. La vallée du Ciron et son hêtraie âgée de plus de 40 000 ans est une merveille, unique en Europe, dont il faut prendre grand soin. Le territoire est gorgée de forêts, d'environnements humides, de faune et de flore (…) indispensables au bien vivre ensemble et pour les générations futures. Le bilan carbone de ce projet mortifère est désastreux pour la planète (des millions de tonnes de matériaux déplacés), les infrastructures électriques sont inadaptées alors même que les TGV doivent ralentir notamment en période de forte chaleur pour protéger les infrastructures (les étés sont de plus en plus chauds). La liste est longue…C'est aussi une aberration économique avec un coût faramineux qui dépasse l'entendement à l'heure des économies nécessaires dans un contexte socio-économique fragile et géopolitique incertain pour ne pas dire dangereux.C'est également une aberration territoriale, un projet qui ne prend pas en compte son aménagement actuel et jetant un voile sur les habitants et les habitantes.Je suis pour l'aménagement des lignes déjà existantes, dont le coût est au moins 3 fois moins élevé et qui n'a pas été pris en compte. Une enquête d'utilité publique avait pourtant donner un avis défavorable à ce projet, alors pourquoi ?Merci
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# nathalie - Lamothe-Landerron

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:15:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** OPPOSITION totale au projet de ligne LGV Bordeaux, Toulouse
**Contribution :**
bonjour,Je suis en total désaccord sur le projet de construction de la nouvelke ligne LGV Bordeaux-Toulouse. 1) une ligne de train existe déjà,  et pourrait être réhabilitée 2) Un patrimoine écologique est présent sur une bonne partie de la ligne, notamment en Sud Gironde avec un monument naturel à préserver, celui de la Grande Hêtraie du Ciron : vielle de 40 000 ans, et plus vieille forêt de France. comment est ce possible d avoir l idée de la faire disparaître !!!! celle-ci abrite une biodiversite incroyable, des zones humides avec des espèces endémiques, des habitats pour la faune,  un lieu de recherche scientifique de L INRAE. c est un véritable poumon vert qui fait la fierté de ses habitants. 3) les habitants deviendront des contribuables d une ligne qu' ils n' emprunteront même pas, au détriment de la préservation et la quiétude de leur lieu de vie. ÇA SUFFIT !!!! les citoyens qui représentent ce pays doivent être étendus. cet argent pourrait largement servir à autre chose NON ? plutôt que de faire des économies de bout de chandelle qui impactent les plus démunis...De plus, à l aure d une grande période de chamboulement environnementale et climatique, cette ligne de LGV est une aberration.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Regairaz Julien - Saint-Sauveur

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:17:41
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Remise en état du canal des 2 mers
**Contribution :**
Les avis du conseil national de la nature vous donne des avis défavorable pour la construction de la ligne LGV du faites du manque alternative de recherche je vois demande de remettre en état initial les berges du canal dont la coupe illégal des 100 arbres en Alignement.Je vous demande de prendre le soin de retirer les cateners d alimentation pour la LGV déjà installé sans aucune autorisation préalable
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bonafy Marie-Pierre - Cazalis

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:17:49
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable au projet GPSO
**Contribution :**
La Vallée du Ciron est un bien commun inaliénable. Son écosystème est déjà fragilisé par le changement climatique, il me semble impensable de le détruire plus activement encore. Récemment, une association s'est créée pour lui reconnaitre des droits et ce projet est en complète contradiction avec cette dynamique.L'étude d'impact a été mal réalisée et est incomplète, il est impossible d'avoir une vision claire sur les conséquences en matière de destruction des espèces et de leur habitat.Sans parler de la perte de patrimoine irremplaçable que représenterait la mise en danger de la hêtraie millénaire, et même si par extraordinaire elle n'était pas directement détruite, le simple fait de tout détruire autour d'elle l'entraînerait dans sa chute.Le dossier n'est pas crédible sur son anticipation des impacts que le défrichement massif va entrainer, l'érosion des sols, la destruction des ripisylves, etc.Pour toutes ces raisons (entre autres), je m'oppose farouchement à ce projet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Brillaud Elodie - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:18:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
Bonjour,Je pose ici un avis défavorable pour votre projet de LGV traversant la vallée du Ciron au Sud de Bordeaux.Cet endroit, particulièrement préservé, recense des espèces rares comme une hêtraie et certains oiseaux, insectes, salamandres... C'est un lieu de conservation d'une forêt dite primaire (40 000 ans), rarissime en Europe, et d'une biodiversité que l'on devrait considérer comme une richesse. C'est aussi un lieu de promenade et de ressourcement des familles. Il est concevable que vous souhaitiez améliorer les transports entre les villes, mais totalement immoral de détruire sans vergogne notre environnement. Lorsque nous subirons des crises climatiques de plus en plus sévères, les zones humides comme celle-ci seront nos seuls remparts pour faire tampon et éviter l'aggravation des catastrophes. Un écosystème est fragile, et les bulldozers n'en font pas partie, désolée !Je vous demande donc, avec mes amis soucieux des générations futures, de protéger ce

havre de nature, en révisant votre projet, en l'abandonnant ou en trouvant des alternatives.Merci de m'avoir lue,Elodie Brillaud
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Frederik  Guyon - Léognan

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:19:17
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Inutile, coûteux et écologiquement désastreux
**Contribution :**
Bonjour, Ce projet est inutile (gagner quelques dizaines de minutes surbun trajet de plusieurs heures), ultra coûteux (14 milliards voire plus) et écologiquement désastreux Alors que la France croule sous la dette, que les français sont essorés et que l'écologie est annoncée partout comme une impérieuse nécessité, qu'est-ce qui peut justifier un tel projet si ce n'est la corruption ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BERNARD Chloé - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:21:19
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Il faut refaire un point actuel
**Contribution :**
Je cherche à comprendre comment des Informations récoltées il y a plus de 10 ans peuvent vous servir de base pour un travail actuel. Il faut prendre le temps de requestionner les choix et les lieux des vérifications mais aussi de vérifier si les autorisations couvrent vraiment la réalité du terrain. Allons nous vraiment calculer l impact environnemental réel de ces pré travaux ?Je comprends que les 35000 pages de dossiers n aident pas à bien comprendre le fonds de ce projet mais pour voir chaque jour la manière dont les travaux se font, je pense que la question de l écologie et de l'impact environnemental n'est pas le cœur des préoccupations et il faudrait que ce ne soit pas que une case à cocher mais bien un sujet.Pour les aspects archéologiques, ils faut impérativement laisser le temps aux archéologues de travailler dans des bonnes conditions, respectueuses aussi des enjeux climatiques.Il n'est pas évident d'avoir les informations sur le sujet, tout le monde n'est pas en capacité de répondre à votre enquête et de lire les dossiers... Mais cela ne veut pas dire que tout le monde est d'accord...Merci
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Ange - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:21:19
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LES PORTEURS DU PROJET N'ONT PAS LU LES EVALUATIONS CARBONE DE CARBONE 4
**Contribution :**
Bonjour,La SGPSO cherche de l'argent pour ce projet. C'est désormais connu. Boucler ce budget va être bien compliqué. Est-ce la raison pour laquelle des grosses bêtises sont écrites sur le bilan carbone du projet dans un avis rendu sur le registre ? surestimant de vraiment beaucoup les émissions évitées annuelles du projet ? A-t-il lu la réponse de SNCF réseau à l'autorité environnementale avec les toutes dernières évaluations d'émissions évitées par l'entreprise carbone 4 ?A ce stade de l'histoire ce n'est plus de l'amateurisme. Se tromper sur des estimations, passe. Faire un bilan carbone d'un projet comme ça ne se trouve pas sous les sabots d'un cheval. Mais

tromper sciemment la population sur la décarbonation à attendre de ce projet c'est très grave surtout pour un tel coût et étant donné la situation budgétaire du pays et des collectivités locales.je donne un avis DEFAVORABLE à l'autorisation environnementale. En effet, elle serait obtenue en ayant trompé une bonne partie de la population sur l'évolution du bilan carbone du projet depuis la DUP de 2014
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Viollet Lucas - Paris

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:24:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Dégât environnementaux non compensables
**Contribution :**
En se limitant aux enjeux environnement, inquiétude au sujet des dégats certains dans des lieux encore riches d'une biodiversité désormais rare (zone humide du Ciron pour ne citer), au profit de bénéfices environnementaux incertains et diffus.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# MESPLEDE Arthur - Ayguemorte-les-Graves

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:24:51
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** mileux humides
**Contribution :**
Aucune solution d'evitement des zones humides n'a été proposée, hors le principe ERC privilégie l'évitement avant de détruire ces espaces a valeur inestimable.  Aucun précision sur le calendrier de compensation ni sur les lieux de compensation. les. Aucune preuve de maintien de la continuité circulation de l'eau. et du maintien des connexion de ces ruisseaux, fossés avec les zones humides. Les inventaires ne sont ni complets ni recents. AVIS DEFAVORABLE
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# CHARLES Jean - Pontacq

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:26:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Demande d'une enquête publique et de rejet de la DAE
**Contribution :**
1) Je demande l'organisation d'une enquête publique sur cette DAE: vous êtes prêts à gaspiller des milliards d'euros pour ce GPSO et vos n'êtes pas foutus de faire une enquête publique en bonne et due forme pour ces premiers dégâts. C'est une honte! D'ailleurs si vous n'aviez pas honte de ce que vous avez l'intention d'autoriser, vous n'auriez pas choisi cette procédure de PPVE, destinée à le faire passer en catimini.2) Comment accorder une "autorisation environnementale" à en projet aussi nocif pour l'environnement, comme le démontrent l'avis défavorable du Conseil national de protection de la nature et la contribution extrêmement critique de l'Autorité environnementale?  A un moment où le réchauffement climatique espéré pour 2100 (1.5°C) est déjà quasiment atteint en 2025, il est insensé de projeter d'artificialiser des dizaines de milliers d'hectares absorbeurs de GES  juste pour permettre à quelques Toulousains privilégiés de gagner quelques dizaines de mn pour se rendre à Paris!!!! La transition écologique indispensable à la survie de notre civilisation suppose au contraire de RALENTIR.  De plus la métropole toulousaine est l'une des plus dynamiques de France depuis des décennies sans ligne TGV; déjà ce dynamisme coûte l'artificialisation de 1500 à 2000 hectares d'espaces naturels, agricoles ou forestiers  chaque année; si le GPSO contribuait à accroître ce

dynamisme comme le prétendent ses promoteurs, ce sont encore plus d'ENAF qui seraient artificialisés et donc à ajouter à l'impact environnemental négatif direct de ce projet, en termes de réduction de l'absorption de GES par la végétation et de perte de biodiversité. Dans ces conditions aucune autorisation environnementale ne doit être accordée à cette demande dont l'acceptation provoquerait des dégradations de l'environnement qui, quoique préalables à la construction de la LGV Bordeaux- Toulouse, n'en seraient pas moins irréversibles.Jean CHARLES docteur en aménagement et urbanisme (Université de Toulouse) et maître de conférences (retraité) à l'Université de Pau et des pays de l'Adour
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Huot Mathilde - Crépy-en-Valois

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:27:42
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Préservation de la vallée du ciron
**Contribution :**
Madame monsieur,À l'heure de l'urgence climatique et la priorisation à préserver nos milieux il semble incroyable de vouloir toucher à l vallée du Ciron avec ses écosystèmes témoin de la dernière aire glacière ! Pour les générations à venir nous nous devons de préserver cette vallée presque unique au monde. La LGV ne peut pas passer ici. Il y a des alternatives. Pourquoi être toujours si pressé d'arriver? Le chemin est parfois plus important que la destination... passez donc dans cette vallée vous même avant de faire une croix dessus...
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Anthony - Caudecoste

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:28:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je m'oppose à la LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
?Le projet nécessite une emprise foncière importante, entraînant l'artificialisation de milliers d'hectares de terres, dont des zones agricoles et des forêts (on parle de milliers d'hectares d'emprise totale, dont une grande partie sont des espaces exploités comme l'agriculture et la sylviculture).Ceci inclut le franchissement de zones écologiquement fragiles, comme des zones humides.?Le tracé traverse des zones abritant un nombre important d'espèces végétales et animales, dont des espèces protégées. Les travaux engendrent une destruction d'habitats.Des inquiétudes persistent concernant la préservation des ressources en eaux superficielles et souterraines, le projet traversant des zones particulièrement sensibles.Bien que le TGV soit peu émetteur de CO? en exploitation, la phase de construction est très énergivore (béton, matériaux). Les opposants estiment que le bilan carbone du projet ne commencera à s'équilibrer qu'après une très longue période (parfois estimée à plus de 10 ans voire une vingtaine d'années).Le coût total du projet est jugé très élevé (plusieurs milliards d'euros). Les opposants estiment qu'il assèchera les finances publiques au détriment de projets plus urgents ou de la rénovation des lignes ferroviaires existantes (les "trains du quotidien").?Sa rentabilité socio-économique est contestée par certains.La ligne engendrera des nuisances sonores et des vibrations pour les populations proches du tracé.La ligne n'accentue la métropolisation et la concurrence entre les territoires, favorisant uniquement les grandes métropoles (Bordeaux et Toulouse) au détriment des villes intermédiaires et des petits territoires ruraux traversés.Le projet implique des expropriations et une mobilisation forte des propriétaires terriens, des agriculteurs et des collectifs qui refusent le saccage de leur territoire.Le processus d'évaluation environnementale a fait

l'objet de critiques, l'Autorité environnementale ayant même pu pointer des lacunes méthodologiques et des données obsolètes dans certains dossiers.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mesplede Arthur - Ayguemorte-les-Graves

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:29:02
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** ressources en eau
**Contribution :**
aucun suivi transparent et continue de l'etat des nappes, permettant de detecter une pollution suite aux forages et tranchées pendant les travaux
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# FAUGA Audrey - Lucmau

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:30:26
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet lgv
**Contribution :**
Pour de nombreuses raisons je suis totalement opposé à ce projet.Tout d'abord il ne respecte pas l'expression démocratique. Une enquête d'utilité publique totalement défavorable à ce projet dont on ne tient pas compte. Ensuite les élus locaux, les conseils municipaux qui se sont exprimés négativement sur le sujet.Enfin vous nous sollicitez dans un cadre ultra confidentiel dont seuls les initiés sont informés.Quant au projet en lui même, dévastateur écologiquement, qui ne respecte nullement les territoires pour un coût exorbitant et non ré-évalué.L'aménagement de la ligne existante préserverait nos territoires et permettrait au train du quotidien d'en bénéficier. La construction de cette ligne impacterait directement notre environnement, par sa destruction, ses aménagements en vue de son fonctionnement et qui ne sont pas pris en compte dans cette enquête, le tout engendrant un bilan carbone très négatif par l'apport et le transport de millions de mètres cubes de matériaux.Une centaine de points d'eau sur le tracé se verrait impactée, et la biodiversité particulièrement riche en sud gironde s'en verrait détruite.Du bon sens et de la conscience s'imposent.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Nathan - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:32:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** REFUS PROJET LGV
**Contribution :**
Bonjour, La terre est un bien commun. Il est primordial d'impliquer le plus grand nombre dans l'avenir de nos campagnes.Le modèle de développement agricole actuel est à bout de souffle, on le voit avec le mouvement des agriculteurs que nous venons de vivre. La faible rémunération de ce métier, la très grande inégalité de revenus, le départ massif d'agriculteurs dans les prochaines années et les difficultés d'installation menacent son avenir et sa capacité pourtant réelle à relever les défis liés à la souveraineté alimentaire, au changement climatique et à la crise de la biodiversité.Dans ce contexte, en quoi l'agriculture est-elle concernée par le projet de création d'une Ligne à grande vitesse (LGV) dans le cadre du Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) ?Directement par la perte de terres agricoles sur le tracé de la ligne.Indirectement aussi :- par la perte des terres nécessaires à la fourniture des granulats pour sa construction,- par la pression exercée sur les terres agricoles pour

produire l’électricité indispensable, en particulier l’agrivoltaïsme qui, dans ses modalités de déploiementactuelles et malgré l’obligation de préserver la production agricole, exerce une concurrence déloyale avec la production alimentaire.C’est globalement un accaparement progressif des terres agricoles, direct et indirect, pour faire autre chose que de nourrir les hommes qui se poursuit et menace notre souveraineté alimentaire et alors que l’agriculture représente un formidable levier pour résoudre la crise climatique (stockage de carbone, limitation des émissions de gaz à effet de serre), environnementale (restaurer la biodiversité et réduire les nuisances) et sociale (maintien d’un tissu social dans nos campagnes).Terre de liens ne s’oppose pas par principe aux projets d’infrastructures à condition qu’ils servent l’intérêt général, soient construits par les acteurs des territoires et répondent aux défis du moment. Or, ce projet de LGV ne répond à aucun de ces trois critères.En outre, il contreditle discours officiel sur la transition écologique et va contre le sens de l’histoire1 alors que, face aux limites planétaires d’ores et déjà dépassées (« la fin de l’abondance »), il nous faut « ralentir » et revoir en profondeur nos modèles de développement, nos mobilités et nos modes de vie et reterritorialiser nos activités économiques et sociales. Les mesures de compensation proposées n’en sont en général pas vraiment (certains impacts ne peuvent être compensés) et ne changent en rien la logique de développement.En revanche, la rénovation des lignes actuelles nous semble plus cohérente avec la transition écologique souhaitée et à même de répondre aux attentes de nos territoires.C’est pourquoi je considère que ce projet va à l’encontre de l’intérêt de nos territoires et de l’adaptation de nos sociétés aux défis sociaux,climatiques, écologiques et énergétiques auxquels elles font face.Cette consultation précipitée est un déni de démocratie. Merci d'entendre les refus de ce projet. S'il faut en parler ici, merci de privilégier les investissements pour améliorer les trajets du quotidiens, les vrais trajets utiles sur les courtes distances. Cordialement
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Véronique - Villandraut

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:33:32
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Compensation environnementale en Vallée du Ciron
**Contribution :**
Comment peut-on sérieusement prétendre trouver des espaces naturels et des zones humides susceptibles de compenser ceux massacrés par la LNSO et ses travaux dans le bassin versant du Ciron, 220 hectares de défrichements prévus pour ces seuls sondages, alors que les mesures et solutions compensatrices difficiles à trouver pour ce secteur sont toujours en cours d’évaluation ? Alors que l’écosystème remarquable de la vallée du Ciron classée Natura 2000 fait l’objet d’études pour sa spécificité ? Alors que les nombreuses instances environnementales sollicitées durant la concertation préalable sont critiques sur les méthodes,  analyses et sur la fiabilité des inventaires et des impacts du projet à cours et à long terme ?Le versement d’une indemnité au Fonds stratégique de la forêt et du bois ou le reboisement de 17 hectares (8% du massacre) par la SNCF,  n’est pas une réponse sérieuse et acceptable pour cet espace naturel unique.Merci de rejeter cette demande d’autorisation environnementale pour effectuer ces fouilles et sondages et de proposer l’évitement total de cette zone.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Paolinetti  Patricia  - Bayonne

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:33:36
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la LGV
**Contribution :**

La construction de la LGV va être une catastrophe écologique et économique, le mieux est de rénover d’anciennes lignes !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mesplede Arthur - Ayguemorte-les-Graves

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:34:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** protection de la biodiversité
**Contribution :**
Aucun suivi a long terme des populations d'espèces protégées n'est prévu. Il est impossible de garantir l'efficacité des mesures compensatoires. Il n'y a d'ailleurs aucune demonstration que les mesures compensatoires sont adaptées aux espèces impactées par les travaux. Le principe d'evitement pourtant prioritaire n'a pas été considéré. et justifie à lui seul la mise a l'arret de l'ouvrage pour des études plus sérieuses sur le sujet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Duranton Christine - Casseuil

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:36:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre le projet lgv sud ouest
**Contribution :**
Je suis contre ce projet sacrifiant une magnifique forêt, la biodiversité, détruisant toute la vallée du Ciron et dont le coût est insensé. Le conseil  régional devrait mieux utiliser notre argent pour protéger l'environnement, améliorer l'éducation et les hôpitaux !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Natacha - Saint-Macaire

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:36:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation du projet GPSO au regard de l'impact environnemental
**Contribution :**
La vallée du Ciron est un ensemble naturel essentiel pour tout le vivant présent sur ce territoire . Pour les générations futures nous devons absolument préserver cet écosystème unique avec son hêtraie et les espèces rares présentes mais aussi une zone humide indispensable à l'équilibre des espèces et à la biodiversité sur ce secteur.D'autre part je trouve que ce projet GPSO est complètement daté et ne correspond en rien aux besoins des populations locales. Une ligne existante doit pouvoir être moderniser pour accueillir des trains à grande vitesse et surtout à moindre coût pour les finances de nos collectivités territoriales déjà très fragilisées.Pour finir il semble que les compensations évoquées dans ce projet sont complètement insuffisantes au regard de l'impact dévastateur qu'il induit.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# TAUZIEDE SERGE - Cudos

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:36:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis sur le projet  LGV et l'autorisation environnementale
**Contribution :**

Je suis fermement opposé à ce projet et à l'autorisation environnementale pour les raisons exposées ci-après :- L'impact de cette LGV sur la sylviculture du massif forestier est considérable sur le plan écologique et économique ;- Destruction de la vallée du Ciron et du Barthos et de la biodiversité ;- Perte et dégradation de mon patrimoine car je suis impacté par le tracé.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Parisot Laurent - Lucmau

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:42:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Je m'oppose à l'installation de la ligne LGV pour relier Bordeaux et Toulouse.En effet, le gain de temps faible et surtout théorique, ne justifie pas de raser des hectares de forêt, de sacrifier la biodiversité diversité que cette forêt regorge.Tout cela en parallèle d'un discours de protection de l'écologie qui est deconnant avec ce projet de LGV.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bonafy Marie-Pierre - Cazalis

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:44:13
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition motivée au projet GPSO
**Contribution :**
Je pense que nous n'avons pas besoin d'une ligne supplémentaire.Nous pourrions très bien avoir le beurre ET l'argent du beurre : voyager plus rapidement en train (pour autant que cela soit indispensable), avec SI NECESSAIRE une augmentation de la quantité des trains, tout en limitant les impacts sur l'environnement.Il suffirait d'aménager les ligne existantes.De plus, le coût de ces travaux serait je crois 4 fois moindre que le projet pharaonique qui est préconisé par GPSO.Dans un contexte de réduction des dépenses dans tous les domaines (santé, éducation,etc.), il est aberrant d'envisager de dépenser des sommes colossales pour détruire un environnement déjà devenu fragile à force d'artificialisation.Aucune étude sérieuse n'a été fait sur le sujet de la rénovation des lignes existantes ; c'est pourtant cette démarche de recyclage, réparation, rénovation qui est préconisée dans tous les domaines.De plus, une partie de notre taxe foncière est consacrée à ce projet : le mépris de la population et le cynisme vont jusqu'à nous faire financer un projet auquel nous sommes absolument opposé·es !Je suis favorable au train, bien sûr, mais non à ce projet destructeur. Je demande une révision complète du projet et une étude sérieuse sur l'alternative consistant à améliorer les lignes existantes
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Philippe - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:45:36
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Dégradation de l'environnement et de la qualité de vie
**Contribution :**
Les travaux de la LGV vont contribuer à dégrader notre qualité de vie par une difficulté de transport (centaines de camions, diminution de fréquence des trains, etc...), diminution de notre pouvoir d'achat (un impôt inique nous est réclamé de par notre proximité avec la voie), et surtout destruction de zones humides avec une faune et une flore exceptionnelles et pas seulement dans la vallée du Ciron.

Parmi les promoteurs de cette LGV, Mr Rousset s'était vu promettre (avec Mrs Juppé et Madrelle) il y a plus de 20 ans la création d'une plateforme de ferroutage sur Bordeaux (Cf journal Sud Ouest de l'époque) pour contrer leur idée d'un Grand Contournement de Bordeaux. Où en est-on? Oui une plateforme de ferroutage sur Bordeaux aurait du sens pour l'environnement et pour les girondins! Mais pas une LGV vers le sud
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Largy Angèle - Bommes

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:45:52
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable à ce projet qui nuit à l'écosystème de la vallée du Ciron
**Contribution :**
Je suis favorable à la remise en forme des lignes déjà existantes mais suis opposée à toutes formes de travaux visant à nuire la vallée du ciron Je suis lassée des usages humains mis en priorité a défaut de la santé de la planète qui est un sujet urgent.Cette vallée est unique, sa flore et son écosystème un trésor de vie, ne laissez pas ces rares lieux être menacés Merci de bien vouloir revoir ce projet dévastateur
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BICAN Françoise - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:46:52
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Refus du projet LGV BORDEAUX  TOULOUSE
**Contribution :**
Bonsoir mesdames et messieurs, Veuillez noter que je suis formellement opposée à ce projet de LGV Bordeaux Toulouse.Il est inacceptable de vouloir réaliser un tel massacre dans une région déjà impactée par une autoroute dont le profit est loin d'être positif.La LGV est un projet ruineux dont le montant est largement sous estimé.Il y a des alternatives d'un coût bien moindre  et qui de surcroît ne détruiraient pas de façon irréversible le si beau cadre de vie qui est le notre dans la vallée du Ciron où j'ai la chance d'habiter Non à la LGV **********@GMAIL.COM
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Nony Sylvie - Ambarès-et-Lagrave

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:51:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Le projet d'une nouvelle ligne Bordeaux-Toulouse est une ineptie environnementale
**Contribution :**
Tous les signaux s'accumulent en cette année 2025 : dérèglementation du climat, poursuite de la chute de la biodiversité, menaces grandissantes sur la ressource en eau et sur notre souveraineté alimentaire. Le projet de nouvelle ligne coche négativement toutes les cases en bétonnant des terres agricoles, des zones humides, la vallée du Ciron, en artificialisant des milliers d'ha et notamment une forêt patrimoine : la hêtraie du Ciron.A ces exigences environnementales on oppose souvent les nécessités économiques. Elles sont ici inopérantes puisqu'une ligne existe déjà d'une part et que la catastrophe écologique qu'entraine ce projet ne fera gagner qu'un nombre dérisoire de minutes à une très faible partie de la population. Elle est ubuesque au moment où on cherche à boucler le budget de l'Etat en sacrifiant les plus démunis car il manquerait 40 milliards. C e projet va au minimum en engloutir 20 et son budget sans que l'on sache vraiment où on va les trouver. L'entêtement des

porteurs de projet à le soutenir envers et contre les populations concernées est un déni de démocratie.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Borel  Manon - Charols

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:52:12
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non a la ligne grande vitesse, oui à la biodiversité
**Contribution :**
Ne gachons pas notre biodiversité au profit de quelques minutes et km grapilles, le jeu n en vaut pas la chandelle et nous ne nous en  remettrons pas. Privilégions le vivant et respectons le!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Severine - Bressols

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:53:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Absence d'intérêt du projet de LGV
**Contribution :**
Bonjour,Suite aux échanges concernant le projet de LGV, je souhaite vous faire part de ma position, qui reste défavorable. À ce stade, je ne vois aucun intérêt concret à ce projet, et plusieurs éléments m'amènent à considérer qu'il n'est ni prioritaire, ni justifié.1. Un coût public disproportionnéLes projets de LGV atteignent désormais des montants extrêmement élevés (plusieurs milliards d'euros), pour un gain de temps souvent limité. Au regard des besoins actuels des territoires, ces dépenses apparaissent peu rationnelles, surtout lorsque des solutions moins coûteuses existent.2. Des impacts environnementaux et fonciers significatifsLa construction d'une LGV implique des emprises très importantes : expropriations, artificialisation supplémentaire, nuisances sonores, coupure d'espaces naturels ou agricoles. L'impact sur les riverains est réel, alors que les bénéfices ne leur profitent que très marginalement.3. Une utilité limitée pour les habitants et les entreprises localesLes LGV favorisent essentiellement les grandes métropoles. Les territoires ruraux ou semi-ruraux voient peu de retombées, voire subissent une perte d'attractivité des trains classiques. Dans de nombreux cas, moderniser les lignes existantes apporterait plus de bénéfices pour les usagers du quotidien.4. Des alternatives plus pertinentes et moins coûteusesLe réseau actuel pourrait être amélioré (ravivage, renouvellement, modernisation, augmentation des vitesses sur les tronçons adaptés) pour un coût bien plus raisonnable. Avant d'investir dans de nouvelles lignes, il serait plus logique de fiabiliser l'existant et d'améliorer les dessertes locales.En résumé, au vu du coût, des nuisances et de l'utilité très relative de ce projet pour notre territoire, je considère que la LGV n'apporte pas d'avantage réel et ne constitue pas une priorité.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Tresseras Claire - Captieux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:56:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
La vallée du Ciron représente pour moi un patrimoine naturel inestimable : cette hêtraie relictuelle datant de 40 000 ans, avec ses forêts-galeries, ses zones humides interconnectées et sa rivière aux eaux pures, m'a marqué lors de mes randonnées familiales à Bernos-Beaulac et dans les environs,

où j'ai observé des espèces rares comme l'agrion de Mercure. C'est un écosystème fragile, un bien commun que nous devons préserver pour les futures générations, et qui a même été doté de droits par les habitants pour exister et se régénérer face aux menaces.Le projet GPSO de nouvelle ligne à grande vitesse est inacceptable : il traverse ce territoire sensible sans justification valable, alors que la modernisation de la ligne existante Bordeaux-Toulouse pourrait suffire, pour un coût quatre fois inférieur (environ 4 milliards au lieu de 18), en évitant la destruction massive d'habitats et en intégrant mieux les besoins écologiques et sociaux. Imposer un impôt foncier supplémentaire aux riverains, y compris ceux impactés directement, ajoute une injustice profonde à ce dossier.L'étude d'impact fournie par SNCF Réseau est gravement insuffisante : les inventaires sont incomplets, avec des prospections partielles ne couvrant pas l'année entière, des zones humides sous-évaluées d'au moins 29 hectares, et des espèces protégées comme la cistude ou la salamandre mal évaluées. De plus, les cartographies manquent de précision, et les impacts cumulés ne sont pas analysés, comme l'ont relevé les avis défavorables de l'OFB, de la CLE et du CBNSA.La séquence éviter-réduire-compenser n'est pas respectée : l'évitement est dérisoire (seulement 42 ha sur plus de 1 000 ha détruits), les mesures de réduction sont vagues et parfois contre-productives (comme des travaux en berges risquant d'aggraver l'érosion), et les compensations sont floues, centrées sur trop peu d'espèces sans garantir une équivalence écologique réelle sur 10-30 ans.Enfin, aucune alternative sérieuse n'a été étudiée, rendant le projet juridiquement fragile. Je donne un avis défavorable et demande l'abandon de cette nouvelle ligne au profit d'une modernisation de l'existant, une protection intégrale de la vallée du Ciron, et une prolongation de la consultation pour permettre une participation réelle.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sarah - Saint-Symphorien

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:56:42
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du ciron
**Contribution :**
Je tiens à ce merveilleux coin de nature, j'ai à coeur de respecter et protéger tout le vivant qui y évolue.Je ne veux pas voir tout ça détruit pour une lgv inutile ! La terre est notre maison, nous faisons partie de la nature qui nous entoure, à quel moment allons nous prendre conscience qu'il faut en prendre soin et que l'évolution de l'espèce humaine ne se fait pas du tout au bon endroit !?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# DASSONVILLE VERONIQUE - Lège-Cap-Ferret

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:57:32
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation du projet GPSO au regard des impacts environnementaux
**Contribution :**
La vallée du Ciron abrite un écosystème unique avec notamment une hétraie datant de l'ère glaciaire, des zones humides, des espèces protégées,... et cela représente un patrimoine scientifique qu'il est fondamental de conserver pour les générations futures.Le projet LGV me parait choquant pour son impact écologique et son coût financier d'autant plus qu'il existe déjà une ligne TGV qui pourrait être rénovée pour un bien coût financier d'abord et bien sûr environnemental.Une telle étude demande avant toute chose un bilan initial complet afin d'évaluer l'impact écologique, or celui-ci est incomplet avec notamment l'oubli de 29 hectares de zones humides.Je demande une protection intégrale de la vallée du Ciron qui a un statut juridique et une étude sérieuse des alternatives à l'amélioration du réseau SNCF.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Pereira Quentin - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:57:37
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la LGV
**Contribution :**
Contre la LGV pour des raisons environnementales et écologiques
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# prevoteau jeanne - Belhomert-Guéhouville

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:57:51
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** La vallée du Ciron
**Contribution :**
La vallée du Ciron est un lieu que je connais bien, dans lequel j'ai grandi, que ma famille a toujours préservé en ayant conscience de la chance que nous avions de côtoyer un écosystème unique. En effet, au cœur de cette vallée, la hêtraie glaciaire de 40 000 ans pour laquelle de nombreux scientifiques consacrent des études devrait attitrer toute notre et la préserver est notre devoir à tous. Sa catégorisation en zone Natura 2000 est la preuve de son importance pour la biodiversité et nous rappelle notre devoir de préservation au quotidien. Mais qu'en est-il de votre projet ? Quel avenir pour cet écosystème unique et fragile ? Sous-prétexte de faire gagner des minutes pour un trajet déjà desservi par le train, toutes les belles paroles de préservation et de respect de l'environnement partent en fumée ? Quel respect de la vie, des arbres, des espèces qui y vivent… ? La destruction est au cœur de votre projet et tous les projets menés par les riverains et les associations environnementales seraient réduites à néant. Vous savez sûrement que la vallée du Ciron est un bien commun doté de droits. Que fait ce projet à part violer ces droits fondamentaux ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Réglat Elisabeth - Lucmau

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:58:50
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable à la demande d'autorisation environnementale
**Contribution :**
Selon moi, Préserver le patrimoine environnemental est le plus beau cadeau qu'on puisse faire aux générations futures, et c'est pour cela que je souhaite contester ici ce GPSO avec sa nouvelle ligne à grande vitesse.Sur ce dossier, des avis négatifs (ou réservés pour certains) ont été émis par des autorités indépendantes telles que: la Commission Locale de l'Eau (CLE), le Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest (SYSSO), l'Office Français de la Biodiversité (OFB), la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE), le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne (PNRLG), ou le Conservatoire Botanique National Sud Atlantique (CBNSA). A leur lecture, et tous sont unanimes, on note que le dossier, malgré son épaisseur, reste incomplet, que les analyses y sont généralistes et imprécises, notamment dans le volet Eviter-Réduire-Compenser, qu'il y a un défaut d'appréciation des enjeux locaux et des impacts occasionnés.Il faut compléter les manques, et nous présenter une étude fiable avant de continuer à faire avancer ce projet.Je suis particulièrement préoccupée par tout le bassin versant du Ciron dont je suis riveraine. Cette vallée du Ciron, magnifique, représente un écosystème unique, fragile, et sensible, bien nécessaire à la vie et au

maintien de la biodiversité exceptionnelle qui y existe. Il y a là plusieurs espèces protégées, de faune ou de flore, qui y seront  sérieusement menacées.D'ailleurs dans ces investigations préalables, leurs inventaires sont jugés encore trop partiels, Les mesures de sauvetage sont imprécises, et la recolonisation de ces espèces n'est pas prise en compte.Je m'inquiète aussi de la préservation du chevelu hydrographique à l'échelle globale du bassin versant, et des zones humides. C'est un point capital en ces temps de réchauffement climatique.Enfin L'ampleur des travaux éventuels laisse imaginer le pire: La destruction irréversible du milieu. Je suis donc opposée, à l'autorisation environnementale, et opposée au projet GPSO Le Haut Conseil pour le climat (HCC) pointe comme alternation à la LGV la rénovation et l'électrification des petites lignes, le développement des trains de nuit, et les Intercités.  Des TGV Bordeaux-Toulouse roulent déjà sur la voie existante. Modernisez cette voie cela nous coutera moins cher.Tant d'argent manque pour la ligne elle-même et pour l'ensemble des services Publics en général, que la poursuite de ce projet exubérant est une totale aberration.Nous n'aurons que les contraintes et les désavantages de cette ligne vraiment inutile et destructrice, qui fractionnera notre territoire, et pourtant nous, citoyens, en payons déjà l'impôt foncier. Sommes-nous un territoire sacrifié au profit de "la grande vitesse"?Merci de votre compréhension.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Hélène  SOULARD  - Angoulême

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 20:59:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** DEFAVORABLE
**Contribution :**
Non à la LGV Bordeaux-Toulouse- Dax donc à la destruction des milieux flore et faune donc refus de cet redemandé d'autorisation environnementale !!!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Eva - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:00:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la LGV
**Contribution :**
Je suis contre ce projet écocide que chaque personne censée devrait contester !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Camiade Audrey - Saint-André-de-Cubzac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:00:46
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Préservation de la vallée du cirron
**Contribution :**
Bonjour,Cet humble demande de révision du projet de la LGV en vue de la préservation de la vallée du Cirron svp.Cet écosystème est déjà bien fragile mais aussi très précieux pour notre région. Des espèces animales et végétales systémiques ont le droit d'exister en route sérénité comme nous, humains.Il y a actuellement des voies ferrées existantes pouvant être remises à jour, ou du moins améliorées pour accueillir une LGV tout en préservant notre région. Un Bordeaux<>Paris actuellement en 2h existe, donc il est possible de faire quelque chose sur l'existant tout en prenant

soin de notre Terre et de la faune y vivant. Svp! Préservez la Vallée du Cirron qui est un lieu riche en biodiversité et en qualité de vies sur Terre. SVP ??????
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# mesplede Arthur - Ayguemorte-les-Graves

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:00:58
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** vison d'europe
**Contribution :**
le vison d'europe est une espece protégée. Sa population n'an pas été précisément recensée les mesures compensatoires n'ont pas été validées par les instances scientifiques (CNPN, PNA) et ne garantissement pas le mantien des populations de vison d'europe Avis DEFAVORABLE
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Perrier Simon  - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:01:09
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Bilan carbone
**Contribution :**
L'extraction et le transport des remblais (33 millions de M3 tout de même) n'étaient pas compris dans le bilan carbone de 2014 (voir conclusions des enquêteurs). Dans les nouveaux documents l'impact carbone de ces remblais est marqué comme compris alors que GPSO annonce une baisse du bilan carbone du chantier, passant de 3,5 millions à 2,7 millions de tonnes de CO2éq. Tout cela sans aucuns justificatifs bien sûr. Et surtout un gros problème. Aujourd'hui les sites de production de remblais ne sont pas identifiés ! Les carrières ouvertes actuellement et proches du tracé étant saturées (dixite le syndicat des granulats), d'autres sites vont devoir ouvrir. Parfois à des dizaines de km du chantier et donc augmentant considérablement le bilan carbone. Il est donc impossible que le bilan carbone du chantier baisse, ce serait plutôt le contraire. Encore une fois, GPSO engage des milliards sous couvert de lutte contre le réchauffement climatique mais c'est tout l'inverse que va faire ce chantier de LGV Bordeaux Toulouse.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bernasconi  Pierre  - La Chapelle-Bâton

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:02:09
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
La vallée du Ciron est une zone natura 2000, qui normalement doit être protégée,  ce nouveau tracé de LGV mets en danger une zone remarquable par sa biodiversité. La région elle-même met en valeur ce site pour sa fragilité et sa richesse en flore et en faune. Pourquoi l'état ne respecte pas ses propres lois de protection de la nature ?Les solutions alternatives ne semblent pas avoir été étudiées très emplement. Cette nouvelle ligne, en plus d'être destructrice,  ne profitera, une fois de plus,  qu'à une minorité de citoyens aisé,  au détriment des petites lignes ferroviaires de plus en plus abandonnées, qui elles rendaient service à un grand nombre de personnes de toutes classes sociales.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sophia - Saint-André-de-Cubzac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:02:19
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable projet GPSO vallée du Ciron
**Contribution :**
Ce projet doit être revu dans son entièreté et les positions des habitant.e.s et élu.e.s locales et locaux doivent être entendus.Je suis pour le développement du rail mais pas au prix de la destruction irreversible de notre patrimoine naturel commun. D'autant plus que des alternatives existent (moderniser la ligne existante ou tout de même faire une étude comparative sérieuse). Cette ligne ne bénéficiera pas aux habitant.e.s puisque la zone n'est pas desservie, la gare la plus proche prevue de la ligne est à Bordeaux (à une cinquantaine de kilomètres) ...et la zone souffre justement d'un manque de transports en commun qui ne permet pas de s'y rendre sans voiture.De plus les habitant.e.s devront payer une taxe sur des décennies pour voir détruire leur qualité de vie (paysagère, quiétude sonore, destruction d'habitats et d'espèces protégés, morcellement du territoire...), ce qui est profondément injuste et antidémocratique.Les études scientifiques qui y ont étés menées ont permis de grandement avancer notre compréhension des changements climatiques.Quiconque ayant visité la vallée du Ciron et l'hêtraie remarquable qu'elle héberge est interpellé par l'ambiance qu'il y reigne. Sans être naturaliste, on remarque des espèces inhabituelles dans la région (hors Pyrénées). Y accompagner des spécialistes, c'est découvrir tout un cortège d'espèces rares et méritant protection (végétaux, chauves-souris, amphibiens, arthropodes, lichens et bien d'autres).Cet ecosysteme participe à la fraicheur des eaux du Ciron. Lorsque les eaux froides du cours d'eau rejoignent celles de la Garonne, un brouillard se créé. Ce brouillard est essentiel au développement d'un champignon qui participe à rendre les vins de la région si caractéristiques : les Sauternes, Sainte-Croix-du-Mont et Loupiacs pour n'en citer que quelques uns. En pleine crise viticole, il est alarmant de voir qu'on met en péril le devenir d'exploitations qui arrivent à tenir grâce à la spécificité de leurs vins. Détruire l'équilibre en vallée du Ciron c'est non seulement mettre en péril la biodiversité mais aussi l'écosystème dans son ensemble, les conditions climatiques et les équilibres qui permettent à des humains d'y vivre. De plus c'est la culture locale et des fleurons de la gastronomie qu'on efface.Une hêtraie en place depuis plus de 40 000 ans devrait être protégé comme un joyaux à transmettre àux générations futurs. Elle est unique. Ce n'est pas "compensable". La seule maniere de la conserver c'est litteralement d'eviter de la detruire.D'ailleurs, le projet d'y faire une Réserve Naturelle Nationale post-destruction est d'un cynisme rare (mais a le merite de souligner tout de même les particularités de la vallée du Ciron). C'est avant destruction qu'il faut la protéger, pas une fois qu'il n'en reste que des lambeaux. Quelle utilité d'une reconnaissance post-mortem ?C'est in-extremis que je réponds à cette consultation. J'imagine que d'autres auront l'information trop tard vu le créneau court de la consultation, ou n'ont tout simplement pas les moyens d'y répondre (fracture numérique). Le rapport est extrêmement long et pourtant incomplet par rapport aux études d'impact, l'état initial et aux alternatives possibles.Les organismes scientifiques de référence locales ou nationales portent un avis défavorable au projet.Ce projet est forcé, imposé à la population locale malgré leurs avis (ils avaient déjà refusé ce projet il y a une dizaine d'années).Comparez avec la rénovation de la ligne existante. Permettez aux habitant.e.s de se déplacer elles et eux aussi en train. Incluez les habitant.e.s dans un projet soutenable et durable. La préservation de l'environnement (climat) ne s'oppose pas à la préservation de la biodiversité. L'une et l'autre se soutiennent et sont liées.C'est pourquoi je vous encourage à revoir entièrement ce projet. Évitez la destruction d'un patrimoine naturel rare. Rénovez la ligne existant pour le bonheur et la fierté des habitant.e.s. Faites des économies substantielles. Je vous remercie pour votre lecture attentive de cet avis.
**Pièce(s) jointe(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LANNELUC Sebastien - Bazas

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:04:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
La vallée du Ciron que je connais depuis plus de 40 ans est un havre de paix ou la plénitude des essences d'arbres séculaires séjournent en toute quiétude.Le secteur ne nous appartient pas.Nous ne sommes que de passage et nous devons laisser ce lieu préservé tel qu'on nous la laissé.Le détruire serait un crime pour la faune et la flore environnantes.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Laulan Manon - Préchac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:04:28
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre le projet LGV
**Contribution :**
J'ai grandit à Noaillan en Sud Gironde. J'ai grandit les pieds dans l'eau fraîche du Ciron. J'ai grandit en marchant dans la forêt, en promenant mon chien entre les pins et les chênes de la Vallée du Ciron, en ramassant des chanterelles au creux des parterres de feuilles mortes. J'ai un attachement profond et enraciné à ces paysages, cet écosystème millénaire.Je suis absolument contre ce nouveau grand projet inutile qu'est la LGV.Parce qu'il va saccager un milieu naturel, et l'espace de vie de nombreuses espèces, en voie de disparition, ou non. Telles que le vison d'Europe, les écrevisses à pattes blanches, la loutre d'Europe, la cistude d'Europe...Il détruirait des habitats interconnectés, des zones humides et des espèces protégées.Parce qu'il va creuser une cicatrice béante dans un paysage unique. Et parce qu'il est inutile. Nous n'avons pas besoin de nouvelles lignes quand autant d'anciennes sont à l'abandon et coûteraient bien moins cher à moderniser. Nous n'avons pas besoin d'aller toujours plus vite. Nous n'avons pas besoin de modes de transports qui ne serviront clairement pas à la population locale. (48% des usagers de ces lignes représentent 10% de la population française).De plus ce projet va à l'encontre des droits du nouveau "bien commun environnemental" qu'est la vallée du Ciron. Cette vallée c'est l'histoire, le patrimoine, l'essence même et le cœur du Sud Gironde et de ses habitants. De tels travaux la défigureraient et auraient un impact négatif considérable sur tous ses habitants humains et non humains. Les porteurs de ce projet en sont conscients, ainsi que de tous les aspects néfastes qui en résulteront. Ils feront donc un choix en âme et conscience en continuant de promouvoir ce projet, et ce choix sera clair : leurs profits et alliances économiques priment ouvertement sur la biodiversité, l'avis des citoyens, la vie des animaux et des végétaux, et plus généralement, une société qui respecte son environnement et la démocratie. Je demande donc que ce projet soit immédiatement mis à l'arrêt définitif et que soient mises en place des mesures de protection de la Vallée du Ciron.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LEROY Bernard  - Angoulême

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:04:36
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** avis DEFAVORABLE
**Contribution :**
Non à cette demande d'autorisation environnementale car la constructionde la lgv va détruire la bio-diversité !!

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lerm Lucas - Lerm-et-Musset

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:07:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Demande d'abandon du projet LGV
**Contribution :**
Il semble assez clair que les arguments des soutiens de ce projet sont ceux classiquement avancés par les soutiens du grand capital pour continuer d'imposer une hégémonie culturelle bourgeoise, en créant chez toutes et tous cette fausse conscience de classe : "vos intérêts sont dans la compétitivité économique, vive la croissance etc...". Cette lecture du monde, profondément capitaliste et productiviste, va évidemment à l'encontre de toute avancée sur les questions d'écologie en général. Il est nécessaire de s'engager pour préserver nos environnements locaux en luttant, non pas que dans le cadre institutionnel, lui aussi profondément acquis aux intérêts bourgeois - l'absurdité du maintien, coûte que coûte, d'un tel projet malgré tous les arguments avancés, notamment sur le plan scientifique, nous le montre bien - et ce quitte à être traité.e d'éco terroriste par les plus réactionnaires de la bande. Je suis de tout coeur avec les personnes qui luttent et qui militent sur le terrain pour empêcher ce chantier d'avoir lieu. Toutes les initiatives pour bloquer son avancée sont bonnes à prendre. Il reste à s'organiser.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# terrade sebastien - Pessac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:07:02
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** préservation d'un lieu unique
**Contribution :**
La vallée du Ciron est une zone naturelle où mes enfants se baladent avec moi régulièrement. C'est un un lieu unique en France qui est à préserver impérativement. Il est absolument nécessaire de ne plus se livrer à des réalisations de projet fragmentant les espaces naturels. Le projet de la LGV est en l'état irrecevable.Il est de notre devoir de proposer des solutions de conservation de ces zones comme nous le faisons pour des monuments historiques; ils ont autant de valeur pour les générations à venir.Il est manifestement cruel de ne pas prendre en compte des besoins aussi fondamentaux que la préservation d'habitat naturel que nous avons reçu en héritage.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Nat - Saint-Macaire

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:07:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** impact du projet GPSO sur la vallée du Ciron
**Contribution :**
Notre Vallée du Ciron est un trésor de biodiversité et nourrit autant les espèces qui y vivent que les populations qui s'y ressourcent.Tout notre territoire est baigné de la richesse de cette zone humide.La population a largement manifesté son opposition à la destruction du vivant et des habitats déjà très fragiles dans cette zone; mais les porteurs du projet semblent sourds aux observations des locaux qui connaissent pourtant si bien ce joyau et en défendent ses droits depuis toujours.Les impacts irréversibles d'un tel projet sont inacceptables alors que dans cette période de bouleversement écologique, la vallée du Ciron est un laboratoire naturel inestimable pour l'observation des espèces et

l'adaptation qu'elles mettent en oeuvre face au changement climatique.Les effets sur l'environnement de ce projet ont été largement sourcés et la population girondine ne pourrait accepter que les collectivités territoriales engagent des milliards pour détruire ce bien commun avec un projet qui n'a même pas pu afficher une étude d'impact sérieuse et argumentée.Je constate en outre que tout est mis en oeuvre pour décourager les opposants à ce projet! Cette consultation en ligne est une mascarade, excluante pour une large tranche de la population, et inaccessible en si peu de temps avec ses plus de 30000 pages à analyser.Je souhaite que ce projet soit abandonné, et au minimum qu'une réelle étude d'impact environnemental soit réalisée pour en démontrer les effets néfastes et irréversibles.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# MONTEIL Monique - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:07:57
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet lgv
**Contribution :**
Projet inutile, destructeur, ruineux, manifeste d'un déni de démocratie.L'aménagement des lignes existantes permettrait de réduire les temps de trajet tout en favorisant les trains du quotidien. Le tout en ménageant les finances publiques, sauvant des milliers d'hectares de forêt, préservant notre biodiversité particulièrement riche dans nos régions.Mais aussi, éviter toute pollution engendrée par dix années de travaux, donc de destruction et de nuisances, saccageant ainsi notre habitat et notre cadre de vie.Tout ça pour quelques minutes gagnées par une minorité de voyageurs qui seraient déposés à des kilomètres du coeur des villes desservies.Sans oublier que l'enquête d'utilité publique à rendu un avis très défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Pascal - Le Pian-sur-Garonne

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:08:12
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Projet dévastateur
**Contribution :**
Projet inutile ruineux et dévastateur Rénovation de l'existant
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# PERLAUD Laurent - Préchac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:09:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet de la LGV
**Contribution :**
Sacrifier la nature ,le bien etre des gens qui risquent de se retrouver à proximité ou pire encore détruire leur maison , parfois des bâtisses du 18eme siècle tout ca sous prétexte de gagner du temps toujours et encore plus avec un montant exorbitant, voir indécent pour de tels travauxNe serait il pas plus logique de dépenser de telles sommes dans les secteurs sinistrés de la santé , des epahds ou de l éducation nationaleQuand est-ce que les élus écouteront ce que désirent réellement les citoyens?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Fefa - Casteljaloux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:09:42
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Respecter le Ciron !
**Contribution :**
Ce 26 novembre 2025, sur cette terre qui est notre refuge, aucun projet destructeur ne devrait voir le jour ! La ligne lgv en est un.La vallée du Ciron est unique, riche de vies.  Ensemble préservons le vivant !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Decondé  Claire - Villenave-d'Ornon

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:09:59
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Pourquoi faire autrement
**Contribution :**
Bonjour,Alors qu'on a besoin de milliard pour notre budget et qu'on doit prendre soin de la nature, pourquoi un tel projet?Il y a des alternatives pour éviter de détruire de la nature comme réinvestir dans l'existant. Il faut favoriser les lignespour les travailleurs, les écoliers pas pour les ego des présidents de région ou de patrons profiteurs d'argents publics. Stop à la lgv bordeaux toulouse ,protégeons le ciron, les arbres, les animaux et les villages.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# FANNY - Paris

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:10:37
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet de LGV Toulouseâ?"Dax â?" Impacts sur la vallée du Ciron
**Contribution :**
Madame, Monsieur,Je souhaite exprimer mon opposition à la demande d’autorisation environnementale déposée dans le cadre du projet de LGV Toulouse–Dax, en particulier concernant ses effets sur la vallée du Ciron et ses milieux naturels associés.1. Une zone d’une valeur écologique exceptionnelleLa vallée du Ciron constitue un écosystème unique, reconnu au niveau national et européen.Elle abrite notamment :la hêtraie relictuelle du Ciron, datée à plus de 43 000 ans, l’une des forêts les plus anciennes de France ;un microclimat remarquable, avec une différence de température pouvant atteindre 7 à 8 °C par rapport au plateau adjacent ;des habitats alluviaux d’intérêt communautaire prioritaire ;de nombreuses espèces protégées : Loutre d’Europe, Vison d’Europe, Cistude d’Europe, chiroptères, papillons patrimoniaux tels que le Cuivré des marais ou le Fadet des laîches, etc.La présence conjointe de ces éléments confère à la vallée un caractère irremplaçable, dont la protection doit être considérée comme une priorité absolue.2. Des impacts annoncés considérables et insuffisamment justifiésLe projet prévoit de traverser la vallée du Ciron en plusieurs points, entraînant :la destruction ou la dégradation d’environ 100 hectares d’habitats remarquables,dont 8 hectares situés en plein cœur du site Natura 2000 « Vallée du Ciron »,l’atteinte à des boisements alluviaux classés prioritaires par l’Union européenne.Même si la hêtraie relictuelle ne semble pas directement traversée par la LGV, la proximité immédiate du tracé présente un risque majeur :une modification irréversible du fonctionnement hydrogéologique, indispensable au maintien du microclimat qui a permis à cette forêt glaciaire de subsister jusqu’à aujourd’hui.Ces impacts cumulés ne me semblent ni suffisamment évalués ni correctement évités dans le dossier présenté.3. Un projet incompatible avec les enjeux climatiques et écologiques actuelsÀ l’heure où les politiques

publiques prônent la résilience des territoires, la préservation des écosystèmes rares et la réduction des pressions sur la biodiversité, il apparaît difficilement défendable d’autoriser un projet susceptible d’altérer durablement un patrimoine écologique unique en Europe.La vallée du Ciron constitue un refuge climatique naturel.La dégrader reviendrait à affaiblir les capacités d’adaptation de nos territoires face au réchauffement global.4. ConclusionAu vu de ces éléments, je considère que les garanties environnementales apportées par le maître d’ouvrage sont insuffisantes et que les impacts du projet, tant directs qu’indirects, restent incompatibles avec les objectifs de conservation de la vallée du Ciron.Je demande donc que l’autorisation environnementale ne soit pas accordée en l’état.Je vous remercie de l’attention portée à cette contribution.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Chabut Lae - La Réole

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:13:37
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non LGV
**Contribution :**
Lae, 9 ans.Il ne faut pas faire la LGV car il n'y aura plus d'arbres, on ne pourra plus se baigner dans le Ciron.Il y a des pierres très belles dedans, et on a déjà vu une espèce protégée dedans.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Clémence - Damazan

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:14:31
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable au projet GPSO
**Contribution :**
Les territoire traversés sont constitués de zone riches en biodiversité.Ce projet n'a pas de sens alors qu'il existe déjà une ligne ferroviaire. Moderniser la ligne existante serait un moindre coût pour la collectivité.L'étude d'impact est incomplète et ne permet pas de vision claire sur l'impact de ce projet. Elle manque de données et comporte des contradictions avec l'OFB, la CLE et le CBNSA.Je demande des délais plus long de consultation afin de permettre à un plus grand nombre d'en prendre connaissance.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# RICQ Sophie - Escaudes

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:15:16
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non aux investigations
**Contribution :**
Inutile de venir faire des investigations sur les différentes communes, aucun habitant n'a envie de voir son lieu de vie se dénaturer pour assouvir les délires de certains. Avoir des TER Bordeaux la Réole qui ne soient pas supprimés quotidiennement serait déjà un progrès incroyable !Nous avons déjà une autoroute A65 hors de prix très très peu fréquentée et qui a déjà bien dénaturer l'environnement. Stop
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Teulier Michelle - Saint-Loup

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:15:37
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Refus total de la LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
La LGV détruit milieux naturels, pillent terres agricoles et forêts. Elle cloisonne les milieux, perturbe l'hydrographie, pollue sols et eaux et génère des nuisances acoustiques majeures alors qu'il existe déjà cette ligne qui ne demandait qu'à être rénovée. Exproprié les gens de chez eux mais quel désespoir de voir ça et de le vivre, la déshumanisation absolue. Dire qu'il y'a des gens qui exécutent ces ordres ?Bordeaux - TOULOUSE
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Céline - Belin-Béliet

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:16:54
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre LGV
**Contribution :**
Bonjour, Contre la construction LGV, pour ne pas détruire les éco-systèmes déjà existants (forets, ruisseaux comme le Ciron..., zones NATURA 2000, parc régional des landes de Gascogne, zones agricoles...) je souhaite défendre les agriculteurs qui sont contre ce projet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Anne - Saint-Berthevin

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:16:58
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Je refuse ce projet de LGV parce qu'il ne répond pas aux besoins les plus urgents de notre territoire. Avant de construire une nouvelle ligne, il serait plus logique de s'occuper des trains du quotidien, de fiabiliser les dessertes existantes, de renforcer les gares locales et de moderniser le réseau qui existe déjà. Les habitants attendent des transports accessibles, réguliers et utiles, pas un chantier gigantesque dont les bénéfices resteront limités à une minorité.Le GPSO pose aussi un problème de cohérence : on nous parle de transition écologique, mais on veut lancer un projet qui va artificialiser des dizaines de kilomètres de sols, traverser des espaces naturels préservés et consommer des ressources énormes pour un résultat discutable. À l'heure où l'on demande aux citoyens de réduire leur empreinte écologique, l'État et les collectivités devraient montrer l'exemple en évitant les projets les plus impactants.Il y a également un enjeu territorial important : cette LGV concentre les investissements sur un axe déjà favorisé, pendant que d'autres zones rurales manquent d'infrastructures de base. Le développement équilibré d'un territoire ne peut pas se faire en sacrifiant certains secteurs pour en privilégier d'autres. La vallée du Ciron fait partie de ces zones qui risquent de payer le prix fort, alors qu'elles jouent un rôle essentiel pour la vie locale, l'eau, la nature et l'économie de proximité.Enfin, le modèle financier retenu ne me semble pas acceptable. Il repose en grande partie sur la contribution des habitants et des collectivités locales, sans garantir un retour réel pour ceux qui vont supporter la charge. On ne peut pas demander à des populations déjà impactées de financer un projet dont elles ne profiteront pas, ou très peu.Pour toutes ces raisons, j'émets un avis défavorable au projet GPSO.Je souhaite que les efforts se concentrent sur l'entretien, l'amélioration et la modernisation du réseau existant, et sur une planification qui respecte réellement les territoires et leurs habitants.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# MONTEIL FAUGA Gabriel - Lucmau

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:18:13
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** CONTRE LE PROJET
**Contribution :**
Absolument contre ce projet mortifère, ruineux et inutile.Pour toutes les raisons que vous connaissez déjà.Détruire nos forêts, saccager notre biodiversité et nos écosystèmes pour gagner quelques minutes, c'est inacceptable.Sans oublier qu'un tel projet engendre dix années de travaux dont le bilan carbone sera catastrophique, détruisant notre habitat et cadre de vie.Il faut aménager les lignes existantes pour un moindre coût, ce qui bénéficierait aux trains du quotidien.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lea - Villenave-d'Ornon

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:19:55
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation du projet GPSO au regard des aspects environnementaux
**Contribution :**
La Vallée du Ciron constitue un secteur de fort intérêt écologique (pour la faune et la flore) ainsi que patrimonial et est aujourd'hui menacée par le projet de création de la ligne TGV. Bien qu'ayant fait l'objet d'une étude environnementale, les impacts de ce projet sur cet écosystème riche et fragile me paraissent très sous-estimés dans les études produites. En effet, les inventaires réalisés sont incomplets car ils n'ont pas couvert l'intégralité du cycle de vie des espèces animales et végétales et certaines espèces n'ont été étudiées que par l'analyse bibliographique, sans recherches spécifiques de ces dernières au sein de l'aire d'étude. De plus, compte tenu de l'ampleur et de la nature des travaux envisagés, les impacts évalués et la séquence ERC qui en découle sont insatisfaisants, ne produisant qu'une évaluation sommaire occultant des aspects particulièrement essentiels de ce type de projet, notamment lors de la phase de travaux (comme le risque de pollution accidentelle par exemple, enjeu pourtant primordial dans ces types de milieux, pas de mesures pour limiter la diffusion d'exotiques envahissantes, pas de présence d'écologues, il est nécessaire d'avoir une prise en compte plus sérieuse de la présence d'amphibiens sur le site en phase travaux). Au lieu de ça, la priorité est davantage mise sur la compensation des impacts (bien que les impacts et donc la dette environnementale soient sous-évalués), plutôt que sur de réelles mesures d'évitement et de réduction. Les lacunes sur l'étude des zones humides sont également trop importantes pour un dossier de cette ampleur, ces aspects méritent d'être étudiés de manière plus approfondie (inventaires conformes à la réglementation, étude des fonctionnalités des zones humides via la méthode MNEFZH, etc.) afin de mettre en évidence les incidences sans doute importantes du projet sur les zones humides et la faune et la flore associée. De plus, l'analyse des alternatives au projet n'a pas été traitée avec suffisamment de sérieux, alors que de vraies alternatives existent (modernisation des lignes existantes) et auraient des impacts environnementaux bien moindres et seraient moins coûteuses que le projet actuel.Ainsi, le projet ne développe pas suffisamment les solutions alternatives, ne garantit pas le maintien des espèces animales et végétales impactées dans un bon état de conservation et met en place une séquence ERC plus que négligée. Ainsi, selon le Code de l'environnement le présent projet ne satisfait pas la majorité des critères obligatoires pour l'obtention de dérogations à l'interdiction de destruction d'espèces protégées.Compte tenu de l'absence d'étude environnementale sérieuse, des impacts conséquents avec le projet actuellement retenu, du non respect de la réglementation environnementale et de l'existence d'alternatives plus satisfaisantes, je suis opposée au projet de création de la ligne GPSO/LNSO.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# CHEVREUX Christian - Bassens

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:19:57
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Demande d'annulation du projet GPSO pour destruction de nos richesses environnementales et de nos finances publiques.
**Contribution :**
Le projet du GPSO va traverser la vallée du Ciron. Je suis très attristé à l'idée que l'on va détruire une partie de ce territoire qui est une richesse environnementale unique : la hétraie glaciaire qui date de 40000 ans, une faune rare, des paysages uniques. Cela pourrait simplement être évité en modernisant la ligne SNCF existante,  pour 4 fois moins cher d'après les études réalisées.Tout le monde y gagne : les voyageurs car ils circuleront plus vite, les riverains qui pourront traverser les voies sans danger avec la suppression des passages à niveau, notre environnement hérité de nos aïeux, et nos finances publiques (4 au lieu de 18 Milliards d'€) .Enfin, je suis extrêmement choqué de la méthode employée pour imposer ce projet destructeur de richesses : seulement un mois de consultation, limitée à une version numérique, pour nous consulter, nous, peuple de France.Christian CHEVREUX
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# dusquenne manon - Uzeste

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:20:08
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** je suis contre la création d'une ligne LGV
**Contribution :**
je suis contre la création d'une ligne LGV car je pense qu'il faut d'abord s'occuper des trains du quotidien pour les gens qui vont travailler en ter bondé chaque jour pour bordeaux et qu'il faut d'abord créer des conditions de trajets confortables pour eux. Cela me semble prioritaire étant donné le nombre d'usagers, incomparablement supérieur à celui des usagers potentiels (et certainement argentés) de la ligne à grande vitesse qui ne répond donc pas à un réel besoin au présent.de plus, la destruction de lieux vivants où coure le Ciron m'est insupportable. Un lieu vivant l'est pour les humains aussi.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# CARNEC Laure - Châteaugiron

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:20:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV Toulouse-Dax
**Contribution :**
Complètement en désaccord avec ce projet qui va mettre à mal la vallée du Ciron, véritable bijou de biodiversité
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Pin Nathalie  - Montignac-Lascaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:22:53
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je conteste le projet GPSO secteur Ciron
**Contribution :**

La vallée du Ciron représente pour moi un sanctuaire naturel unique pour la biodiversité.Ce lieu est un bien commun que l'on se doit de préserver. L'alterer serait un gâchis.On ne doit pas détruire cette zone humide.Je ne comprends pas que l'on soit près à engager des sommes énormes dans ce projet alors que des alternatives existent.Il est impossible d'avoir une vision claire de l'impact négatif de ce projet.il est donc important d'avoir plus de temps et un prolongement du délai de consultation.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Melissa - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:24:08
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du ciron
**Contribution :**
Je suis défavorable à cette ligne rapide parce qu'elle aurait un impact trop important sur la nature et notamment la vallée du ciron. Des espèces animales seraient en danger, ça détruirait trop d'habitats et perturberaient durablement les zones humides.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Favriot Laurent - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:24:23
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Le report modal
**Contribution :**
En regard de la diminution du nombre de passagers de la liaison aérienne depuis 2019 entre Paris - Toulouse et Toulouse - Paris, le report modal ne pourra se réaliser. Ainsi le report ne compensera pas les émissions liées à la construction de cette LGV. En conséquence les gains d'émissions liés à l'exploitation ferroviaire ne compenseront pas à court terme les émissions initiales du chantier et les effets sur le climat ne pourront être pas compensés comme annoncé par SNCF Réseau.Ce projet sera émetteur de CO2 et s'oppose au objectifs climatiques définis par l'état français,  je ne peux que prononcer un avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# JeanPierre - Saint-Genis-Laval

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:25:36
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au mode de consultation du public par PPVE à la demande d'autorisation environnementale relative  à la réalisation de la LNSO
**Contribution :**
Cette consultation par voie électronique ne tient pas compte  de la participation effective et objective des citoyens à la décision finale ( procédure irrégulière au regard de l'art L181-10-1 du code de environnement, certains droits garantis par la convention d'Aarhus ne sont pas respectés) et empêche donc de redonner au débat public sa vraie dimension démocratique .Un manque de transparence flagrant apparaît dans la façon dont la consultation est menée.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lavoyer Martin - Brugnac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:28:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Enquête publique AFSB
**Contribution :**
En tant qu'elu municipal,  je suis outré de la taxe spéciale d'équipement prélevée à nos administrés, qui pour la plupart ne prennent jamais le train, et à fortiori le lgv et le tgv. Injustice ànticonstitionnelle caractérisée.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# MARCHESE Nicolas - Préchac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:31:13
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** AVIS DEFAVORABLE
**Contribution :**
J'habite Préchac et je pose un avis défavorable à ce projet de LGV Bordeaux Toulouse.Tout simplement car il existe déjà une ligne qui peut être modernisée,que le majorité de la population n'est pas concernée par ce besoin, presque seuls les cadres le sont.C'est un projet extrêmement couteux et destructeur pour un gain de temps ridicule qui concernera très peu de gens.  Que la Vallée du Ciron et tout le territoire concerné mérite d'être protégé plutôt que saccagé par des projets économiques destructeurs et inutiles.Je m'oppose fermement comme bon nombre de mes concitoyens à ce projet.Merci de stopper toute démarche supplémentaire.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sandrine - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:31:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation du projet GPSO au regard des impacts  environnementaux
**Contribution :**
Je suis contre ce projet. La vallée du Ciron montre à quel point ses équilibres sont précieux. Sa fraîcheur, son ombre, son microclimat en font une véritable chambre climatique, un refuge discret mais essentiel du Sud-Ouest. Modifier son environnement, même sans la toucher directement, revient à perturber une mécanique subtile entre roche, eau et lumière, car on assèche, on redresse, on reconfigure l’eau comme si elle n’avait ni logique propre ni mémoire. Pourtant, les milieux saturés d’humidité (marais, clairières trempées, prairies fraîches) sont de véritables organismes régulateurs : ils filtrent, amortissent, retiennent, rafraîchissent. Les altérer, c’est rompre des processus hydrologiques anciens, presque impossibles à ramener à la vie. On peut refaire un fossé, jamais un milieu façonné patiemment par l’eau et la biodiversité qu’elle attire. Cette vallée ne devrait pas seulement être protégée : elle devrait être reconnue pour ce qu’elle est, un milieu vivant doté d’un droit à la continuité, à l’intégrité de ses écoulements, à la préservation de ce climat local vital. Pour moi, ce territoire n'est pas un simple paysage : c'est un bien commun essentiel pour les générations futures. Il ne faut pas négliger également la pollution moins spectaculaire mais tout aussi destructrice des produits chimiques nécessaires pour empêcher la végétation de reprendre les talus et abords des rails : herbicides persistants qui ruissellent, s'infiltrent dans les sols et fossés… Et tout cela pour quelques minutes gagnées! Moderniser la ligne actuelle serait moins cher, plus logique et moins destructeur.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# ROBERT David - Montbernard

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:33:09

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** opposition résolue au projet GPSO
**Contribution :**
Bonjour,Je vous écris pour manifester ma profonde opposition à ce projet de GPSO dont notre planète n'a pas besoin.Je suis d'autant plus opposé à ce projet que je suis utilisateur quotidien de la ligne Auch Toulouse qui manque dramatiquement de moyen alors qu'elle contribue grandement à la réduction de l'impact carbone des déplacements des personnes de l'ouest Toulousain.Ouvrir une consultation de seulement 1 mois et qui sera de fait réservée à des publics très informés, c'est tout simplement antidémocratique.Les études d'impact amont sont très insuffisantes au regard des enjeux environnementaux et en particulier les zones humides sont sous-évaluées.Le coût du projet est absolument exorbitant et financé de façon totalement inégalitaire, les principaux bénéficiaires ne seront pas mis à contribution.On ne peut absolument pas faire confiance à l'état pour garantir que les mesures de protections seront effectivement mise en oeuvre et le chantier de l'A69 le démontre quotidiennement. Oui au train mais au train de proximité, vraiment utile pour les personnes éloignées des centres urbains, non aux projets de LGV qui ne servent que les intérêts des privilégiés.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Nadeau Karine - Giscos

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:33:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** UNE CATASTROPHE ENVIRONNEMENTALE ANNONCÉE
**Contribution :**
La réalisation des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax va entraîner une artificialisation massive des sols, une fragmentation des habitats naturels et une consommation énergétique élevée, ce qui remet en cause son bénéfice écologique.Constats :1) absence d'avis favorable : ni le Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN), ni le comité de pilotage du Plan National d'Action (PNA) Vison n'ont validé les mesures proposées.2) Manque de caution scientifique : sans validation par ces instances, les mesures d'atténuation ou de compensation ne disposent pas de la légitimité scientifique nécessaire.3) insécurité juridique : en l'absence d'avis favorable, le projet ne peut se prévaloir d'une conformité aux exigences règlementaires en matière de biodiversité.4) La préservation des ressources en eau constitue un pilier essentiel de l'adaptation climatique. La destruction ou l'altération des milieux humides compromet la capacité des territoires à stocker l'eau et à atténuer les épisodes de sécheresse ou d'inondation.Or le dossier ne démontre pas de manière explicite la prise en compte des impacts hydrologiques du projet dans une logique de résilience.En l'absence de cette dimension, le projet apparaît INCOMPATIBLE avec les objectifs de gestion durable fixés par la Stratégie Nationale bas carbone, les SDAGE et les plans de gestion de l'eau.Conséquences :* les mesures proposées ne peuvent être considérées suffisantes au regard des enjeux écologiques.* Elles ne sont pas juridiquement sécurisées* Le projet apparaît donc NON CONFORME aux obligations de protection des espèces protégées et aux engagements nationaux en matière de biodiversité.En conséquence j'émets un AVIS DÉFAVORABLE.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# prevoteau jeanne - Belhomert-Guéhouville

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:33:27
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les zones humides
**Contribution :**

Concernant les zones humides et sensibles (la Vallée en est un exemple parmi tant de lieux que prévoit de détruire ce projet aberrant), l'obligation d'évitement local impose d'adapter le projet afin de réduire, autant que possible, les atteintes aux milieux sensibles. Les données fournies montrent que cette exigence n'a pas été satisfaite car 74 hectares de zones humides sont impactés. Aucun travail d'optimisation n'est documenté (pas de variantes de pistes, absence de tracés alternatifs, absence de méthodes moins intrusives), ce qui ne permet pas de considérer que les options d'évitement ont été explorées. Est-ce utile de rappeler la fragilité des forêts de pins quant aux risques d'incendie ? Votre solution serait donc de sacrifier des zones humides qui sont les seules chances de maintenir un équilibre et de limiter les chances que ces espaces partent en fumée ? Je me prononce en tant que citoyenne française, ancienne habitante du sud-gironde, enseignante également, qui a pour devoir au quotidien d'enseigner et de sensibiliser les générations futures au développement durable afin de leur garantir un monde le plus digne et vivable possible. Par conséquent, je ne peux que donner un avis défavorable à ce dossier DAE1.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Erwan - Nérac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:34:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** objection
**Contribution :**
Non à l'atrificialisation de nouvelles terres!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lozac'h  Nathalie  - Fouilloy

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:35:05
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne LG
**Contribution :**
Je suis défavorable au projet LGV dont le tracé menace un espace naturel précieux : la vallée du Ciron est un trésor de biodiversité qui ne survivra pas à ce projet, ce qui me semble inadmissible. La nature est un patrimoine à préserver, plus important selon moi que de construire sans cesse de nouvelles infrastructures. Il faut une alternative plus "saine" qui préservera la vallée.  Pourquoi ne pas plutôt moderniser les infrastructures déjà existantes ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# ROUSSEAU Christian - Bassens

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:35:29
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** demande de renoncement à ce projet qui participe à la ruine de nos finances publiques
**Contribution :**
Ce projet tel qu'évalué à ce stade va nous couter 18 000 000 000 d'euros.Il va par ailleurs avoir un impact environnemental majeur, avec de nombreux avis défavorables.Il existe une alternative simple : moderniser l'existant.Les temps de transport et la sécurité des riverains seront largement augmentés.Le cout global du projet sera réduit de 14 000 000 000 d'euros.Je vous demande, moi, citoyen, de renoncer à cette gabegie.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Emmanuelle  - Pompignan

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:35:37
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Lgv
**Contribution :**
Je suis contre les travaux car il y a beaucoup d animaux sauvages .
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LAFFARGUE MARTINE - Lerm-et-Musset

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:39:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV BORDEAUX TOULOUSE
**Contribution :**
Vous trouverez ci-dessous les motifs qui me conduisent à déposer un avis DÉFAVORABLE à la première demande d'autorisation environnementale relative au grand projet inutile et imposé de LGV Bordeaux–Toulouse, projet que beaucoup espèrent voir enfin abandonné faute de financement et de justification réelle.Native d'une petite commune que cette ligne entend littéralement couper en deux, profondément attachée à nos paysages ruraux, à nos forêts-galeries le long du Ciron et du Barthos, à ces immensités forestières où ne résonnaient jusqu'ici que le chant des oiseaux et des cigales, je me désole de voir un tel projet imposé avec une telle brutalité à des populations qui n'ont jamais consenti à voir leur territoire défiguré.Sans m'attarder sur la présentation dithyrambique d'un projet que personne ici ne souhaite, je constate avec soulagement que plusieurs organismes réellement indépendants des lobbies ont émis des avis sévèrement critiques, voire totalement défavorables : l'Autorité environnementale, le Conseil national de protection de la nature et la Commission locale de l'eau du Ciron.C'est tout à leur honneur.Ces avis confirment ce que chacun peut comprendre : vos promesses de « compensation » ne compenseront jamais les destructions que vous vous apprêtez à commettre. Tout au mieux compenseront-elles une mauvaise conscience. Quant au principe d'« éviter », pourtant premier dans la séquence ERC, il semble systématiquement ignoré. On préfère détruire d'abord et justifier ensuite.Car malgré les efforts déployés pour présenter ce projet comme « vertueux » et « bas-carbone », les faits demeurent : ce chantier émettra des millions de tonnes de CO? — un volume gigantesque — pour un bénéfice climatique hypothétique, incertain, et très probablement insuffisant au regard de l'impact initial. Rien ne garantit que quelques économies futures de transport compensent un jour un tel choc carbone.Votre empressement soudain pour les fouilles archéologiques serait presque touchant s'il ne servait pas surtout à ouvrir une tranchée linéaire dans la forêt permettant d'affirmer que « le chantier est lancé » et qu'il serait trop tard pour l'arrêter.Sachez que non.On peut toujours renoncer à une erreur, surtout lorsqu'elle est inutile, ruineuse, écologiquement catastrophique et vécue localement comme une véritable violence.Non, la destruction d'espèces protégées n'est pas justifiée.Non, la destruction de zones humides ne l'est pas davantage.Non, les défrichements massifs prévus ne sont pas même indispensables aux sondages que vous invoquez.Non, je ne peux valider une consultation où ceux qui posent les questions sont les mêmes que ceux qui examinent les réponses et prennent la décision finale.Je vous prie donc de prendre acte de mon avis clairement défavorable.Et j'espère encore que vous prendrez conscience, avant qu'il ne soit trop tard, de la faute que vous vous apprêtez à commettre contre nos territoires, nos paysages et les générations qui nous suivront.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# prats laurence - Langon

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:40:18
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** avis concernant les dégats provoquer par le projet GPSO
**Contribution :**
Je ne suis pas d'accord avec le projet du GPSO car dans le dossier il ressort plutôt une recherche d'optimisation et aucune études détaillées n'est fournies comme il demandé.Il n'est pas établi non plus que l'amélioration des lignes existantes sont moins rentables.C'est un avis défavorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Claire - Angers

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:40:57
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Pour nos enfants
**Contribution :**
Je ne comprends pas que des projets comme celui-ci peuvent arriver à ce stade en incluant des sabotages pareils de notre environnement encore en 2025. J'ai peur pour moi, pour mes enfants, pour nous tous. Pour quoi ? Aller encore plus vite, encore plus direct, quelques minutes de gagnées pour des dizaines de milliers d'années de notre histoire garants de l'équilibre de nos régions rayés de la carte.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bourru Rémi - Montpellier

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:41:04
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** opposition au projet
**Contribution :**
Je suis contre ce projet pour des raisons environnementales
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# PERICAUD Camille - Landrais

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:41:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Demande d'autorisation environnementale.
**Contribution :**
Je suis opposée à l'autorisation environnementale de la nouvelle ligne entre Bordeaux et Toulouse, c'est un projet au nombreux effets délétère.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Muriel - Libourne

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:42:33
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne LGV BORDEAUX TOULOUSE
**Contribution :**
Ce projet va à l encontre de l évolution du monde actuel et des besoins de la France. Il va detruire des centaines d hectares de bonnes terres agricoles et de biodiversité importante. Ce type de grand projet n est plus acceptable et ne sert que les intérêts des plus riches. J y suis totalement opposée
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Pedroza Guillaume - Cestas

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:44:38
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation du projet actuel GPSO par rapport à son impact sur la vallée du Ciron
**Contribution :**
Bonjour,Je suis fermement opposé au projet de GPSO car le tracé choisi va fortement impacter cette formidable réserve de biodiversité que constitue la vallée du Ciron. Dans le dossier que j'ai pu consulter, j'ai l'impression que l'étude des espèces présentes a été bâclée notamment l'étude de l'impact du tracé sur l'habitat de la cistude ou la salamandre. Ce dossier est par ailleurs fastidieux (+ de 30000 pages) et ça me parait ridicule de ne le laisser consultable pour avis pendant seulement 1 mois. J'aurais bien aimé que la consultation soit prolongée. J'ai pu constater également que la modernisation de la ligne existante pour la convertir en LGV n'a jamais été sérieusement étudiée. Probablement pour des questions financières et que les enjeux environnementaux et sociaux ont été relégués au second plan. La stratégie adoptée par le porteur du projet n'est pas celle attendue pour un projet de cette ampleur. Les proposition d'évitement, notamment pour les zones humides, ne sont pas suffisamment abordées. Il m'arrive de prendre le train pour relier Bordeaux à Toulouse, et c'est vrai que cette ligne doit être modernisée (les retards liés à des problèmes techniques sur cette ligne sont récurrents). Pour autant je ne veux pas que cette amélioration se fasse en sacrifiant cette belle vallée du Ciron. Merci de prendre en compte mon avis
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# FEHRENBACH Ludovic - La Teste-de-Buch

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:46:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** PPVE
**Contribution :**
Ce projet de LGV Bordeaux Toulouse est injustifié au regard des dégâts pour les espaces naturels sacrifiés, pour les territoires communaux impactés, pour les nuisance au cours des travaux et pour toutes les atteintes à la biodiversité de la vallée du Ciron. Il est aussi aberrant de dépenser autant de milliards d'euros alors qu'une rénovation de la voir actuelle coute de l'ordre de 3 à 4 fois moins cher pour un écart de durée de trajet qui ne dépasse pas 30mn entre Bordeaux et Toulouse. Nous devons sortir de ce monde où seule la vitesse compte en consommant de plus en plus d'énergie électrique sachant qu'un TGV sur une LGV consomme quatre fois plus d'électricité qu'in Intercités pour le même trajet. Pour exemple du "monde du TGV" actuellement sur le trajet Bordeaux Marseille SNCF nous propose 18 trajets dont 12 passent par Paris en TGV sur des LGV, soit un trajet de deux fois plus de kilomètres et consommant donc 8 fois plus d'électricité que le trajet en Intercités direct par Toulouse pour un temps de parcours équivalent, c'est juste une aberration environnementale et économique, sans parler des prix des billets. Sur l'axe Bordeaux Toulouse encore une "gare des betteraves" qui sera situé à 15mn du centre d'Agen ce qui va compliqué nécessairement les déplacements pour les habitants d'Agen? Enfin que dire du projet jusqu'à Dax puisque la LGV s'arrête à Dax avec un gain de temps ridicule. Je suis vous l'avez compris farouchement opposé à ce projet même si les décideurs et promoteurs, dans une démarche très discutable, ne veulent pas discuter et ne veulent entendre aucun des arguments des opposants !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Reggiani Arnaud - Sauternes

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:49:44
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** une aberration
**Contribution :**
ce projet mets en péril tout un écosystème et une économie notamment celui du vin de sauternes. tout cela pour un gain vraiment minime.des investissements sur les lignes déjà existantes seraient beaucoup plus utile.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# de Labarthe de Saint Phalle  Hervé  - Vétraz-Monthoux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:52:36
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** CONTRIBUTION Ã" COMBIEN DÉFAVORABLE
**Contribution :**
Madame, Monsieur,Je souhaite, par la présente, exprimer mon opposition claire et argumentée au recours à la Procédure de Participation par Voie Électronique dans le cadre du projet de LGV. Une initiative d'une telle portée territoriale, environnementale et financière ne saurait être traitée par l'entremise d'un dispositif numérique impersonnel, réduisant la participation citoyenne à un acte abstrait et silencieux.Une enquête publique — réelle, contradictoire, incarnée — constitue à l'évidence le cadre démocratique adéquat. L'on y débat, l'on y questionne, l'on y confronte les perspectives ; la parole citoyenne acquiert un poids, une trace, une densité. La PPVE, à l'inverse, dilue cette parole dans le vide numérique et fait disparaître le débat sous la forme d'une procédure administrative minimaliste.Il convient de rappeler que la dernière consultation publique authentique, en 2015, menée de façon sérieuse et suivie avec implication par la population, avait abouti à un avis défavorable rendu par des commissaires enquêteurs indépendants et compétents. Que cet avis ait ensuite été ignoré avec tant de désinvolture ne peut qu'interroger quant à la sincérité de l'exercice participatif : consulte-t-on pour entendre, ou pour cocher une case ? Je m'insurge contre ce simulacre de consultation, qui s'apparente moins à un dialogue citoyen qu'à une formalité administrative visant à légitimer a posteriori une décision déjà prise.Par ailleurs, le territoire concerné n'est pas vierge : il porte déjà les traces profondes de l'A65 et d'autres aménagements lourds, qui ont fragmenté l'espace et affaibli la cohésion écologique de la région. Ajouter une nouvelle entaille sans réflexion globale ni réparation des précédentes serait une forme de violence territoriale et sociale.De surcroît, le coût prévisionnel, annoncé à quelques quinze milliards d'euros, soulève de légitimes interrogations. Une telle somme par unité de tracé pose la question du sens même de l'investissement public, quand tant de besoins prioritaires — hôpitaux, écoles, transports du quotidien,  infrastructures locales — demeurent sous-dotés.Ma présente contribution n'est pas un geste d'opposition systématique ni d'hostilité envers l'idée de modernisation. Elle porte la conviction qu'un projet de cette ampleur exige un débat réel, contradictoire et transparent, où la démocratie se vit par la parole et la présence, non par la dématérialisation et la solitude numérique.En conséquence, je demande formellement que la présente PPVE soit suspendue et remplacée par une véritable enquête publique, seule à même de garantir une participation citoyenne effective, digne et respectueuse.À qui de droit, je vous prie d'agréer l'expression de ma considération distinguée.Salutations respectueuses,HdLdSP
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Philippe - Cudos

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:52:54
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** désaccord profond

**Contribution :**
Le projet est maintenu malgré le désaccord de la quasi totalité de la population concernée.Cette demande de participation du public à l'aspect environnemental est un nouveau simulacre de démocratie.Sans me faire d'illusion sur la suite que vous y donnerez, je vous signale mon opposition à tout ce qui dénature les vallées du Ciron et de son affluent le Barthos ainsi que la forêt de pins et tout ce Sud Gironde.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LACAMPAGNE Mattis - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:57:32
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Demande d'abandon du projet
**Contribution :**
Le projet est un désastre environnementale pour le bassin du Ciron. En détruisant des sites Natura 2000, des zones humides, et en enfermant les espèces dans un triangle bétonné, le projet risque de fortement mpacter la biodiversité du milieu. Les passages d'animaux prévus ne sont pas suffisant au maintien de la biodiversité et les compensations prévues ne permettront pas de pallier à cette atteinte à notre environnement, réintroduire des espèces dans des milieux où d'autres populations de cette même espèce ou d'autres espèces sont présentes déreglerait fortement l'équilibre du milieux en déréglant l'abondance des individus. D'autre part, le projet se base sur des études anciennes, non renouvelées pour la plupart, le bilan environnemental du projet omet ainsi un certain nombre de points impirtants : l'extraction des granulats, l'entretien des nouvelles lignes avec produits chimiques, l'artificialisation de nouveaux sols impactant les réserves en eau d'une zone déjà en manque (Bordeaux puise de l'eau jusque dans le Médoc pour sa consommation),la modification des habitudes des consommateurs Bordeaux-Toulouse (voitures électriques, réduction de la demande par les travailleurs grâce aux visios...)... D'autres part, la région semble s'accrocher à un projet jugé non viable déjà lors de la dernière participation publique organisée.Une problématique que je souhaite mettre en avant est une problématique réelle car elle a déjà touché le Sud-Ouest en 2022. En effet cette fracture du territoire impliquerait un passage des pompiers de plus en plus complexe, pour des catastrophes comme celles de feux de fôret qui sont de plus en plus présents du fait d'un réchauffement climatique certain.Ce projet devant coûter 14milliards au départ ne cesse de voir sont budget grandir, et le contribuable devra payer le surplus qui s'annonce toujours plus grandissant. Pour résumer, ce projet est synonyme d'atteinte désastreuse encers la biodiversisté, avec des compensations pas assez nombreuses et non utiles  a la reconstruction d'un habitat naturel détruit, mais aussi d'impact sociétal pour l'ensemble des communes et contribuables présents sur son passage qui devront payer les travaux sans pour autant voir le train s'arrêter chez eux. C'est donc pour tout cela que je vous demande de stopper le projet avant de détruire un envrionnement cher à tous.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# PINGITORE MARTINE - Saint-Genès-de-Lombaud

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:57:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** avis défavorable au projet GPSO (secteur vallée du Ciron)
**Contribution :**
Je suis outrée par le projet de voie ferrée dans la vallée du Ciron ! Comment peut-on envisager de détruire un écosystème unique et fragile, qui a traversé les siècles et a su s'adapter, pour gagner quelques minutes de trajet ? C'est une aberration ! On cherche à sauvegarder les vestiges du passé

(châteaux, grottes, …) et là on détruit.Les études qui justifient ce tracé sont-elles seulement crédibles ? Pourquoi ne pas réutiliser les lignes existantes et adapter nos infrastructures pour répondre aux besoins de déplacement ? Ou sont les études nous prouvant leur impossibilité ? Il est temps de faire preuve de logique et de bon sens ! merci de présenter des documents qui envisagent toutes les possibilités. On favorise d'utiliser les friches industrielles pour installer de nouveaux outils de production. Pourquoi ne pas appliquer ces principes ?!Et qu'en est-il du coût financier de ce projet ? Des milliards d'euros qui seront supportés par les contribuables, alors que nos pouvoirs d'achat sont au plus bas. Dans une période où nous cherchons à trouver des milliards d'économies, et à réduire les impôts. Ce projet est un non-respect des citoyens ! Nous ne pouvons pas continuer à hypothéquer l'avenir de nos enfants pour des intérêts économiques irréalistes. Nous devons protéger la vallée du Ciron et préserver notre environnement pour les générations futures.Aussi je m'oppose à ce projet et je propose d'avoir une véritable et longue concertation avec les citoyens, acteurs des milieux pour trouver des solutions alternatives et durables. Protégeons les espaces que nous n'avons pas encore détruits.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# MAUPIN PATRICK - Mérignac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:57:52
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable à la DAE 1
**Contribution :**
L'ensemble des documents soumis à la consultation sur la DAE 1 soulève les remarques suivantes :1 Sur la forme et sur le fondSi comme il est indiqué dans le guide de lecture "Lorsqu'un projet soumis à évaluation environnementale a déjà fait l'objet d'une enquête publique dans le cadre d'une autre décision précédant l'instruction de la demande d'autorisation environnementale, une consultation du public est alors organisée exclusivement par voie électronique (PPVE)", il n'en demeure pas que ce projet est soumis pour sa régularité juridique à des normes supérieures qui sont celles des conventions internationales ratifiées par la France dont celle d'Aarhus .Or aux termes de l'article 6 de la convention il est précisé " Lorsqu'un processus décisionnel touchant l'environnement est engagé, le public concerné est informé comme il convient, de manière efficace et en temps voulu, par un avis au public ou individuellement, selon le cas, au début du processus."Pour ce qui est de l'interprétation à donner à cette disposition, on doit soulever la conformité de l'information efficace au regard de cette consultation car de fait : ce dossier comporte 34 430 pages réparties dans 339 fichiers, rendant sa consultation en ligne très difficile sur un ordinateur, voire quasiment impossible sur un écran de smartphone, ce qui écarte nombre de citoyens . Par ailleurs, on note l'absence de version papier complète dans les mairies concernées par le projet et comme ce projet n'est pas soumis à enquête publique, l'indépendance assurée par un commissaire enquêteur pour recueillir les observations orales et garantir un examen contradictoire et transparent des observations n'est donc pas réalisée.La première observation de fond résulte donc du caractère insuffisant et restrictif de la procédure ce qui pose la question de la légitimité de la décision finale.2 Sur le fond de nombreux éléments justifient un avis défavorable 1° La notion de travaux préparatoiresCet élément résiste difficilement à l'analyse compte tenu de la réalité à savoir en matière de défrichement, on constate une ampleur de 1000 ha concernés et notamment 223 hectares sur le bassin du Ciron. Par ailleurs des coupes sont aussi prévues sur toute la largeur du fuseau de la déclaration d'utilité publique alors que les documents présentés ne justifient pas l'ampleur de l'emprise totale.C'est d'ailleurs le sentiment partagé par les trois instances que sont l'Autorité environnementale, le Conseil national de protection de la nature et la CLE du Sage Ciron.2° La position du CNPN, de la CLE du Sage Ciron et de l'Autorité environnementaleCes 3 instances indépendantes mettent en évidence de très nombreuses insuffisances dans le dossier avec des inventaires sur les espèces non complets, des

oublis comme celui de la zone Natura 2000 de Captieux ou des variantes d'évitement alors que l'obligation d'alternatives est posée pour chaque étape du projet selon la jurisprudence du Conseil d'Etat. Au terme de son analyse, le CNPN estime même que l'intérêt public majeur n'est pas démontré.De même la CLE du Sage Ciron émet de très fortes réserves, souligne de forts enjeux sur les zones humides et dénonce l'analyse insuffisante du rôle hydrologique du Ciron.Elle relève en plus l'absence de localisation précise des mesures compensatoires alors que là encore la jurisprudence du Conseil d'Etat établit que l'insuffisance ou l'imprécision des mesures compensatoires constitue un vice substantiel susceptible d'entraîner l'annulation de l'autorisation environnementale (CE, 22 février 2018, n° 400559 ; CE, 28 avril 2022, n° 437612).Enfin le CNPN met notamment en évidence le manque important de données chiffrées, l'évaluation insuffisante des continuités écologiques, une compensation non localisée et non fonctionnelle. I estime donc au final que l'étude d'impact est incomplète et insuffisante pour instruire l'autorisation et donne un avis final très sévère en estimant : « Le caractère d'intérêt public majeur n'est pas établi pour les travaux de la DAE1 ni pour le projet dans son ensemble. »Au final les avis donnés par les trois autorités indépendantes ayant compétence sur ce dossier démontrent que le nombre et l'importance des insuffisances relevées justifient de refuser la délivrance d'une autorisation environnementale.Ce dossier ne peut donc en l'état bénéficier d'un avis favorable.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# sandler Liliane - Libourne

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:57:56
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation du projet GPSO au regard des impacts environnementaux
**Contribution :**
Il faut protéger les derniers écosystèmes de notre pays. La vallée du Ciron mérite d'être protégée. Les générations futures ont le droit de vivre dans un environnement où les plantes et les animaux pourront encore exister.Rénover la ligne existante coûtera beaucoup moins cher que de créer une nouvelle ligne. Le droit des habitants de notre région doivent être respectés.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bellanger Françoise - Saint-Laurent-Médoc

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 21:59:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je proteste contre le projet GPSO (secteur Ciron)
**Contribution :**
La vallée du Ciron, avec son massif forestier, est un trésor inestimable . Faune et flore y sont magnifiquement représentées et morceler ce territoire produirait inévitablement un éclatement de cet écosystème . Il a été porté à ma connaissance que les études préalables entreprises sur le terrain n'ont pas été assez approfondies et sont incomplètes .Les habitants, qui ont à la fois laissé leur emprunte sur cette vallée et ont été façonnés par elle, seront bien évidemment les victimes de ce projet autant destructeur que couteux.En effet, le coût annoncé - que nous allons certainement voir grimper - est sidérant et inquiétant . Compte tenu des contraintes budgétaires actuelles, engager un tel chantier sans approfondir de solution alternative est choquant . La modernisation de l'actuelle ligne TGV mériterait d'être prise en considération . Voyager plus rapidement est certes intéressant mais dans le cas présent, le prix à payer est vraiment trop élevé : financier bien sûr, mais aussi écologique et humain . Je terminerai en exprimant mon étonnement sur les modalités de cette consultation . D'une part, un délai d'un mois est vraiment court, d'autre part, une consultation uniquement en ligne exclut une partie de la population . Je pense qu'il serait bienvenu de bénéficier

d'un mois supplémentaire et que des dossiers puissent être retirés en mairie .Je demande que la vallée du Ciron soit épargnée et une révision du projet avec un examen sérieux des alternatives .
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BERTHIER CORINNE - Saint-Aubin-de-Médoc

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:00:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Stop au projet LGV
**Contribution :**
Je suis consternée par l'avalanche de mauvaises nouvelles concernant la destruction dans les règles de coins de nature encore préservés de la prédation humaine…Vous êtes-vous déjà promené un jour d'été caniculaire dans la vallée du ciron ? c'est un havre de fraicheur et alors on se dit que tant qu'on pourra se ressourcer gratuitement dans une forêt en bordure de rivière il y a encore de quoi espérer sur cette terre… alors pourquoi abimer cette vallée ? Alors que les études d'impact ont démontré la nocivité du projet, celui est maintenu avec comme argument de gagner quelques minutes sur un trajet de plusieurs heures . Vous allez me dire le temps c'est de l'argent … et puis une forêt, une rivière ce sont des biens communs et ils n'ont pas de prix justement… Je suis scandalisée qu'habitant Bordeaux je sois obligée de passer par Paris pour me rendre à Lyon.. avec un billet beaucoup plus cher en TGV qu'en TER.Ma demande est simple : arrêter le projet TGV et développer les lignes transversalesCordialement
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Neves Morgado Sara - Saint-Maurice

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:00:21
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Préserver la plus ancienne forêt de France
**Contribution :**
Avant de démarrer les travaux de la future ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse Il me semble impératif de faire une étude environnementale poussée et sérieuse de manière à étudier les impacts de la construction et utilisation de la même dans les années à venir. Cette ligne traversera à 3 reprises la Vallée du Ciron qui abrite la plus ancienne Forêt de France. Construire cette ligne représente une attente irrécupérable du patrimoine Français, 40000 ans de Forêt qui seront fauchés et ceci juste pour gagner quelques minutes d'un trajet qui est déjà desservi…Soyons responsables et exemplaires pour les jeunes générations !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# JY - Grenade

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:00:30
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
La ligne LGV ne doit pas abîmer des zones naturelles précieuses du point de vue écologique et de la biodiversité. Dans cette logique, la vallée du Ciron, notamment, doit être préservée et des alternatives moins impactantes doivent être étudiées. Bien cordialement
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Didier Stéphane - Le Bouscat

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:01:26
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la LGV Bordeaux-Toulouse
**Contribution :**
Je suis contre la LGV car c'est encore de la destruction de la faune et la flore, de toute les cultures, et de terroirs préservés du Sud Gironde. De plus il existe déjà une ligne de train qui prend un peu plus de 10mn pour le même trajet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Félix - Villejuif

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:06:52
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition
**Contribution :**
Je suis contre ce projet pour les raisons suivantes:- ce projet risque d'abimer des zones naturelle exceptionnelle telle que la Vallée du Ciron- l'argent serait mieux investi dans le train de proximité plutôt que dans des lignes à grandes vitesses- il existe des alternatives aux projets tel que la modernisation de lignes existantes- c'est encore un immense projet dont le chantier va rejeter de grosse quantités de CO2Je pense donc que ce projet est couteux, polluant, inutile et ne devrait pas être réalisé.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Élise  - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:07:31
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable à la demande d'autorisation environnementale
**Contribution :**
Bonjour, Je souhaite formuler un avis défavorable à la demande d'autorisation environnementale relative aux investigations préalables du projet LGV Bordeaux-Toulouse.Sur la démarche :- La consultation est organisée via une PPVE de 30 jours : ce format ne garantit pas une participation démocratique équivalente à une enquête publique classique. - L'accès au dossier est particulièrement difficile : des dizaines de milliers de pages, l'absence de cartes synthétiques et l'impossibilité de déposer un avis autrement qu'en ligne privent une large part de la population de la possibilité réelle d'analyser le projet.Sur les impacts environnementaux : - Les opérations prévues menacent gravement les milieux naturels, les sols, les zones humides… alors même que le projet global est encore discuté. - Les mesures compensatoires annoncées ne sont pas à la hauteur des enjeux et l'impact sur la nature n'a pas été suffisamment et correctement évalué. - En période d'urgence climatique, engager des défrichements massifs et des travaux lourds va à l'encontre des objectifs de transition écologique et de préservation des milieux naturels. Tout ça pour permettre à une infime partie de la population de gagner quelques minutes de trajet… et alors même que les lignes existantes ne sont pas correctement entretenues faute de moyens.?Au regard de l'ampleur des impacts potentiels et des manquements dans l'accès à l'information, je demande le rejet  de cette demande d'autorisation environnementale.Je vous remercie de bien vouloir prendre en compte mon avis !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rey Léonie  - Pondaurat

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:08:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis strictement défavorable
**Contribution :**
J'exprime un avis strictement DÉFAVORABLE à l'autorisation environnementale au nom de tout le collectif LGV Desrailha, collectif d'habitants du reolais et pays d'Auros (Gironde) créé dans le but d'informer et de s'opposer activement à ce projet insensé, immoral en cette période d'urgence climatique, économique et sociale, un projet écocide et inutile. Nous souhaitons préserver l'environnement et améliorer le train du quotidien (TER), qui concerne plus de 90% des trajets en train, et le fret, en rénovant les lignes existantes. Pas besoin d'être sur le tracé pour être concernés : nous sommes éloignés du tracé mais payons également les taxes (tse, entreprises et séjours) pour une ligne que nous n'emprunterons pas et qui se ferait au détriment de nos lignes existantes et petites gares dépérissantes, pourtant essentielles au report modal de la voiture vers le train, et au détriment de nos services publiques de proximité (déjà en grandes difficultés) ; d'autre part, nous voyons notre territoire ravagé par les extensions de carrières nécessaires à l'extraction titanesque des granulats dont nécessitera ce chantier pharaonique pour stabiliser les sols (ces carrières non comprises dans l'emprise calculée par gpso !), le climat et la biodiversité sont des biens communs qu'il est urgent de préserver.Il est primordial de considérer les impacts réels et non mesurés de ce projet sur l'environnement et la biodiversité, comme les carrières destructrices de sols fertiles et la pollution atmosphérique due au passage de camions transportant ces matériaux, entre autres.Les autorités environnementales et le conseil national de protection de la nature ont par ailleurs déjà donné un avis défavorable, ce dossier est incomplet et montre déjà clairement des destructions de niches écologiques d'espèces protégées, dégradation des sols, pollution de l'eau, etc.Enfin, la forme de cette consultation relève d'une aberration supplémentaire : 1 mois pour analyser 35000 pages et commentaires possibles uniquement par voie électronique alors que nombre de nos voisins concernés et largement opposés au projet n'ont pas accès à internet, ne pouvant s'exprimer. Nous sommes formellement opposés à ce projet dans son ensemble et à toute investigation préalable. Avis DÉFAVORABLE.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Gael - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:09:21
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Recherche d'alternatives au passage de la LGV par la vallée du Ciron
**Contribution :**
Je suis dans l'ensemble plutôt favorable à la LGV, si cela peut aider à réduire de manière importante le nombre de trajets en avion entre Toulouse et Paris principalement mais rien ne justifie de détruire, de diviser ou de menacer directement des écosystèmes fragiles et de plus en plus rares. Le changement climatique et les autres activités humaines sont déjà suffisant néfastes pour ce type de milieux et son statut devraient au contraire être encore plus protégé. Une alternative doit absolument être trouvée.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Regairaz Julien - Saint-Sauveur

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:10:58
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Pas de financement fiable implique l annulation du chantier
**Contribution :**

À ce jour vous ne possédez pas le budget financier viable et surtout vous n' avez pas l argent pour respecter la biodiversité sur le tracé. De ce faites je demande l annulation du chantier.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## Julie - La Réole

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:12:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis contre l'amenagement LGV
**Contribution :**
Je suis tout a fait d'accord avec la position de l'association Terre de Liens Aquitaine.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## Julie - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:13:24
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Refus de destruction de patrimoine vivant
**Contribution :**
Arrêtez de détruire des écosystèmes pour encore aller plus vite vers la catastrophe planétaire !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## Gérard Michaël - Saint-Médard-d'Eyrans

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:14:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la LGqv
**Contribution :**
Je m'oppose fermement au projet de LGV.Cela va impacter la fone et la flore, la tranquilité des gens qui habitent dans les villages coupés par la LGV.L'argent mis dans ce projet pourrait être dépensé dans d'autres projets bien plus indispensables
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## HAMANN Nadine - Laning

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:14:58
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Il est primordial de sauvegarder la vallée de ciron, ce lieu unique renferme une biodiversite d'une richesse incroyable, il faut préserver ce trésor de la nature et étudier les alternatives.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## Léonie - Saint-Symphorien

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:15:31
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**

Tous les membres de l’association des Piments Masqués expriment un avis défavorable à l’autorisation environnementale relative aux investigations préalables à la réalisation de la ligne nouvelle du sud ouest entre bordeaux et Toulouse.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Prevoteau Jean-Claude - Pompéjac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:16:27
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** La vallée du Ciron
**Contribution :**
La ligne LGV qui va traverser la vallée du Ciron, d'ouest en est est une aberration environnementale et une condamnation définitive à la disparition de cette réserve unique de biodiversité.La pression démographique, les pratiques culturales et d'exploitation forestière ont déjà contribué à modifier ce milieu exceptionnel. Ainsi, lors de ces canicules estivales de plus en plus fréquentes, on perçoit parfois, l'été, ce souffle tiède dévalant la ripisylve et provenant d'une coupe rase proche; ce souffle d'air chaud,véritable intrus au milieu de cette fraîcheur ambiante. Des actions sont entreprises pour stopper ces dégradations. Elles sont parfois difficiles à mettre en place et à emporter la reconnaissance de tout le monde, mais on a le sentiment d'une prise de conscience, au moins locale, par les habitants qui vivent sur ce territoire, grâce à l'action des collectivités et des associations, de syndicats professionnels ... .Des habitants des villes proches ou plus lointaines viennent se détendre dans nos contrées par une promenade ou une descente en canoé, loin du bruit, de la chaleur et de la pollution Ils demandent à voir la plage où a été réalisée une partie du reportage de TF1, il y a peut-être 6 mois. D'autres veulent voir la "plus vieille forêt d'Europe", celle du dernier roman de Bernard Werber, la Voix de l'arbre, avant de repartir pour la Suisse. Enfin, les gens accourent de toute la Gironde et des départements limitrophes pour participer à des promenades commentées par un scientifique, chercheur qui a participé à la datation au carbone 14 des hêtres présents sur les berges des cours d'eau de cette vallée du Ciron.J'ai du mal à comprendre ce que les humains gagneront à la fin à la réalisation de ce projet, au passage des trains à 300 à l'heure dans ce qui ne sera, à terme, plus qu'un couloir ferroviaire.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Catherine - Landiras

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:16:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la LNSO
**Contribution :**
Étant à proximité de cette future Ligne à Grande vitesse, elle va nous séparer de la commune à laquelle nous appartenons, à seulement 7 km, la ligne sera entre notre domicile et le village.Elle va également détruire des forêts dans les landes de Gascogne déjà impactées par les incendies 2022. La complication des territoires pour les animaux mais pour les hommes aussi . Nous aurons également une nuisance sonore. Donc Nuisance sonore, nuisance visuelle, nuisance vis à vis de notre impact écologique ! Nous forestier ne pouvons accepter ce genre de projet ! Des demandes en plus de décaler des lignes de gaz sur des parcelles appartenant à des propriétaires forestiers . L’impact est sur tout les fronts .
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Cassou Christian - Mérignac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:17:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** fausse consultation
**Contribution :**
La PPVE est sensée permettre de :" porter à la connaissance du public l'ensemble du dossier de demande d'autorisation des investigations préalables de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse (dont l'étude d'impact), et de disposer d'informations détaillées sur les caractéristiques des investigations préalables envisagées ainsi que leurs effets sur l'environnement naturel et humain, mais également les mesures envisagées pour y remédier"Mais la forme, la longueur de ce dossier mais aussi son absence d'ergonomie, la lourdeur et la lenteur des procédures d'ouverture des documents contredisent l'intention annoncée. Ils sont des obstacles quasi insurmontable pour la grande majorité du public disqualifient  la procédure et lui enlève toute légitimité.Je partage les observations des contributions de Landes Environnement attitude et de la Fédération SEPANSO de Gironde.Je donne un avis défavorable à la demande d'Autorisation Environnementale relative aux travaux préalables du projet LNSO Bordeaux-ToulouseToulouse.J'affirme mon  opposition à la réalisation du projet LNSO
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Nicole - Sauternes

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:19:31
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** vallée du Ciron
**Contribution :**
Originaire de Bordeaux, je suis venue m'installer en sud-gironde en grand partie pour profiter de la nature. Je suis particulièrement attachée à la vallée du Ciron, notamment pour la biodiversité qu'elle abrite, et j'ai été particulièrement touchée qu'elle puisse obtenir le statut de bien commun. je ne comprends comment on peut accepter de laisser détruire une telle zone géographique pour un projet qui ne présente aucun intérêt pour les habitants, et qui va leur couter particulièrement cher.Je souhaite que la consultation soit reprise et approfondie notamment sur le volet des dégats environnementaux
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Steph' - Illats

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:20:33
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable au projet GPSO (en particulier secteur du Ciron)
**Contribution :**
Difficile d'être précis et succinct à la fois tant il y a d'éléments à compléter, à revoir et de questionnements sur les dossiers et le projet en lui-même.Des zones naturelles sensibles, dont certaines remarquables a minima pour la région, telle que la vallée du Ciron sont directement concernée et forcément sur une largeur aucunement négligeable. La justification de l'intérêt public majeur est contestable et contestée à juste titre (notamment par le Conseil National de la Protection de la Nature), les inventaires naturalistes incomplets (basée en partie sur des données bibliographiques obsolètes - tels que des arbres à enjeu n'existant déjà plus, mais aussi l'inverse - et non réalisés sur un cycle biologique complet conformément aux attentes et exigences habituelles des services de l'État pour des projets d'aménagement suffisamment grands pour être soumis à évaluation environnementale), la séquence Eviter-Réduire (prioritaire) très loin d'être optimisée, ... Les préconisations du cadrage préalable et des avis de l'OFB et du CBNSA, en particulier sur les zones humides et sur l'incomplétude des inventaires (de nouveau vis-à-vis d'une étude sur un cycle

biologique complet, entre autres), n'ont pas été suivies. Il a été ainsi demandé de réaliser des compléments conséquents sur toute l'année 2026 à venir pour avoir un véritable diagnostic écologique de la zone d'implantation potentielle du projet. L'analyse des enjeux, sans cartographie, sans apport visuel de ceux-ci, clairs, est à revoir.Que ce soit pour les zones humides (MNEFZH ?), pour les habitats dont ceux d'intérêt communautaire, pour les espèces et habitats d'espèces protégées (mais aussi menacées, cf. les listes rouges dont celles à venir), voire pour d'autres groupes à étudier (bryoflore, champignons, lichens, araignées, ...), des compléments d'inventaires conséquents sont à réaliser.L'état initial étant incomplet, et celui-ci servant de base fondamentale pour l'évaluation des impacts d'un projet et la définition de l'ensemble des mesures correctives nécessaires, l'ensemble du dossier d'autorisation environnementale est donc à revoir. L'état initial est à compléter, pour une bien meilleure prise en compte des enjeux environnementaux existants, une étude des impacts bien plus réaliste et pertinente est à réaliser et enfin des mesures correctives bien plus adaptées à la préservation de l'environnement (en particulier les mesures d'évitement, à mettre en "priorité absolue") à mettre en œuvre. Vis-à-vis de la compensation, celle-ci doit être réalisée à défaut, une fois l'ensemble des évitements et des réductions réellement édictées. Il est d'ordinaire demandé par les services de l'Etat, auprès des porteurs de projet, d'avoir toute ou la majorité des surfaces compensatoires déjà trouvées en parallèle du dépôt du dossier. De même, les zones compensatoires doivent faire l'objet d'un état des lieux à part entière et de plans de gestion associés, sur une durée pouvant aller de 30 à 99 ans pour des ilots de sénescence, le tout aussi établi en parallèle du dépôt du dossier. Il doit en être de même pour ce projet, comme pour les autres.Le Conseil National de la Protection de la Nature a explicitement relevé que l’évitement des zones sensibles et la réduction des impacts n'étaient ni détaillés, ni illustrés, ni explicités techniquement par rapport aux types de travaux et aux types d’impacts. Au final, dans le cas présent, l'intérêt public majeur de ce projet n'en est pas réellement un, la perte nette de biodiversité est conséquente même avec les mesures correctives déjà préconisées, et les solutions alternatives sont insuffisamment étudiées alors qu'il apparaît pourtant tellement clair, logique, qu'une modernisation des lignes actuelles serait bien moins coûteuse à moyen et long terme que des compensations sur plusieurs centaines d'hectares sur du long terme (financièrement et écologiquement parlant). C'est un projet et une manière de prendre en compte les enjeux environnementaux d'un autre temps qui remonte à la surface, encore visible parfois il y a de cela 10-15 ans, plus aucunement acceptable aujourd'hui. Ceci d'autant plus avec les connaissances accrues de ces dernières années, les exigences habituelles des services de l'Etat vis-à-vis des projets d'aménagement, les pressions anthropiques déjà fortes, les milieux et espèces sensibles bien connus aujourd'hui, l'ensemble faisant normalement passer les enjeux écologiques au premier plan et non plus au dernier. Hélas, c'est encore le cas ici, mais il est toujours temps d'ouvrir les yeux et de changer tout cela, n'est-ce pas ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Laulan Sophie - Noaillan

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:22:28
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV vallée du Ciron
**Contribution :**
La vallée du Ciron est un site exceptionnel avec une faune et une flore que l'on ne retrouve quasiment nulle part ailleurs.Un milieu naturel et un espace de vie de nombreuses espèces telles que le vison d'Europe, le Martin pêcheur, la loutre d'Europe, les écrevisses à pattes blanches, la costume d'Europe.....C’est un site sauvage et accueillant tout à la fois pour toute la population environnante. C’est un lieu inspirant qui permet de multiple activités comme la baignade, le canoë kayak, la pêche, la randonnée et tant d'autres encore...C’est pourquoi je suis contre le projet de la LGV qui détruirait sur d'innombrables années cette bio diversité et saccagerait ce magnifique paysage en laissant une

cicatrice béante.Par ailleurs, il existe déjà une ligne ferroviaire sur ce trajet qu'il suffirait de rénover. De plus, notre territoire ne tirera aucun bénéfice de cette nouvelle ligne qui au final ne sera utile que pour 10% de la population.Nous avons déjà l'exemple de l'autoroute A65 qui semblait indispensable et qui au final est déserté.Les porteurs de ce projet savent qu'ils vont à l'encontre des droits du nouveau "bien commun environnemental" qu'est la vallée du Ciron.Cette vallée est l'histoire, le patrimoine, l'essence même et le coeur du Sud Gironde.La construction de cette ligne LGV va à l'encontre du bon sens,le respect de l'environnement et de la vie.Pour toutes ces raisons, je me prononce contre

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Francis - Saint-Pierre-d'Aurillac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:22:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du Ciron
**Contribution :**
Je suis fermement opposé à cette LGV et à l'autorisation environnementale. Il est inacceptable de traverser un tel réservoir de bio diversité irremplaçable. car le concept de Réduction - Évitement - Compensation ne marche jamais. Il faut des décennies pour reconstituer les biotopes, les reboisements..les couloirs de circulations des espèces animales..etc.... Le bilan carbone induit par le chantier ne peut être que négatif et cumulatif . De plus cette ligne à grande vitesse n'a plus d'intérêt économique compte tenu de l'évolution des modes de consommation et de transport.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# De Chenerilles Jacques - Landiras

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:23:07
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre la LNSO
**Contribution :**
Étant à proximité de cette future Ligne à Grande vitesse, elle va nous séparer de la commune à laquelle nous appartenons, à seulement 7 km, la ligne sera entre notre domicile et le village.Elle va également détruire des forêts dans les landes de Gascogne déjà impactées par les incendies 2022.Suite à ça, cette ligne à grande vitesse va limiter les accès aux points d'eaux nécessaires si un incendie se déclare. La mobilisation des équipes anti incendie va être très compliqué . J'en passe pas mal . La complication des territoires pour les animaux mais pour les hommes aussi .Nous aurons également une nuisance sonore.Donc Nuisance sonore, nuisance visuelle, nuisance vis à vis de notre impact écologique !Nous forestier ne pouvons accepter ce genre de projet !Des demandes en plus de décaler des lignes de gaz sur des parcelles appartenant à des propriétaires forestiers .L'impact est sur tout les fronts .
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Caroline - Agen

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:25:12
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Nuisances sonores
**Contribution :**
Certains layracais seront confrontés à des polutions sonores supérieures au seuil légal. Ce dossier ne détail pas suffisamment ce point, les conséquences et les solutions pour remédier à cela.

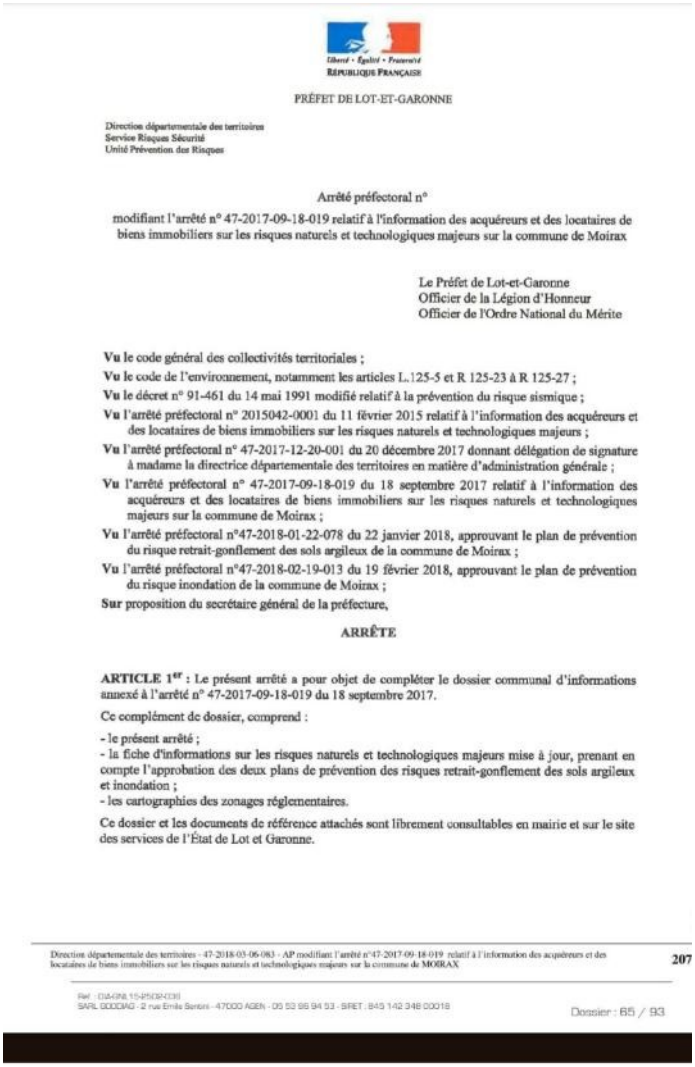
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BARBEDIENNE Philippe - Lerm-et-Musset

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:25:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je suis atteré.
**Contribution :**
Au risque de me répéter, je suis TOTALEMENT DÉFAVORABLE à la délivrance d'autorisations environnementales dérogeant à la protection d'espèces protégées, autorisant la destruction de zones humides ou encore permettant des défrichements qui, à l'évidence, sont destinés à faire croire que le chantier serait engagé de manière irréversible.On nous impose une PPVE en lieu et place d'une véritable enquête, au prétexte qu'une première enquête d'utilité publique aurait déjà eu lieu en 2014 sur ce même projet.Certes, mais si cette enquête doit servir de prétexte, alors il faut aussi s'appuyer sur ses conclusions, qui étaient clairement défavorables, et cesser de piétiner la volonté de la population, des élus de terrain, des forestiers, des viticulteurs, des chasseurs, etc.L'honnêteté la plus élémentaire aurait consisté à rappeler les résultats de ladite enquête, qui s'est déroulée fin 2014.En vérité, le GPSO est un vieux projet imaginé au siècle dernier et clairement disqualifié par la sentence populaire dès les premiers débats publics de 2005 et 2006, puis lors de l'enquête publique légale, presque dix ans plus tard. Et comme il suscite toujours des appétits féroces, on nous ressort encore ce vieux projet, en feignant d'oublier, une fois de plus, que le peuple n'est toujours pas consentant — et ne le sera jamais.Je ne conclurai pas sans dire que je suis vraiment atterré par l'égoïsme et l'absence totale de conscience environnementale de ceux qui sont prêts à sacrifier des trésors de biodiversité pour, potentiellement, gagner quelques minutes sur un trajet. Je le suis tout autant, voire davantage encore, face au cynisme de représentants du patronat et des lobbies des grands travaux, qui sont manifestement pressés de tout saccager définitivement, en osant invoquer la transition écologique sans aucune honte, ceci pour bénéficier d'éphémères retombées économiques pendant la durée d'un chantier qui devra, soyons-en sûrs, être suivi par d'autres, de moins en moins justifiables — car il faut alimenter le système. Les machines de terrassement ne peuvent pas rester au garage : il faut que ça rapporte.Les travaux seront temporaires, mais les destructions seront irréversibles et définitives. Nous sommes nombreux à penser qu'il vaudrait encore mieux payer les entreprises à ne rien faire, plutôt qu'à détruire la nature contre l'avis des citoyens qui y vivent.  Les mesures compensatoires compenseront-elles au moins l'ignorance des uns ou la cupidité des autres ? J'en doute fortement.Le GPSO ne sera jamais un projet bienvenu. Poursuivre dans cette fuite en avant inutile et dévastatrice est une faute grave.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Celine - Moirax

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:25:49
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Nuisances pour les riverains
**Contribution :**
Lors des travaux, notamment la création du tunnel au Passage d'Agen et moirax, comment sera assuré la stabilité des sols et bâtiments riverains ?Il s'agit d'une zone à forts  risques de mouvements de terrains avec des coulées de boues, des gonflements d'argile.Les risques sont connus.De plus, les nuisances sonores générées seront importantes pour les riverains, pouvant être apparente à du tapage diurne.Est-il prévu de suspendre les travaux de 22h à 6h?Merci
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (Screenshot_20251126_222238_Drive.jpg)



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LOT-ET-GARONNE

Direction départementale des territoires
Service Risques Sécurité
Unité Prévention des Risques

Arrêté préfectoral n°

modifiant l'arrêté n° 47-2017-09-18-019 relatif à l'information des acquéreurs et des locataires de biens immobiliers sur les risques naturels et technologiques majeurs sur la commune de Moirax

Le Préfet de Lot-et-Garonne
Officier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite

**Vu** le code général des collectivités territoriales ;
**Vu** le code de l'environnement, notamment les articles L.125-5 et R 125-23 à R 125-27 ;
**Vu** le décret n° 91-461 du 14 mai 1991 modifié relatif à la prévention du risque sismique ;
**Vu** l'arrêté préfectoral n° 2015042-0001 du 11 février 2015 relatif à l'information des acquéreurs et des locataires de biens immobiliers sur les risques naturels et technologiques majeurs ;
**Vu** l'arrêté préfectoral n° 47-2017-12-20-001 du 20 décembre 2017 donnant délégation de signature à madame la directrice départementale des territoires en matière d'administration générale ;
**Vu** l'arrêté préfectoral n° 47-2017-09-18-019 du 18 septembre 2017 relatif à l'information des acquéreurs et des locataires de biens immobiliers sur les risques naturels et technologiques majeurs sur la commune de Moirax ;
**Vu** l'arrêté préfectoral n°47-2018-01-22-078 du 22 janvier 2018, approuvant le plan de prévention du risque retrait-gonflement des sols argileux de la commune de Moirax ;
**Vu** l'arrêté préfectoral n°47-2018-02-19-013 du 19 février 2018, approuvant le plan de prévention du risque inondation de la commune de Moirax ;
**Sur** proposition du secrétaire général de la préfecture,

**ARRÊTE**

**ARTICLE 1er :** Le présent arrêté a pour objet de compléter le dossier communal d'informations annexé à l'arrêté n° 47-2017-09-18-019 du 18 septembre 2017.

Ce complément de dossier, comprend :

- le présent arrêté ;
- la fiche d'informations sur les risques naturels et technologiques majeurs mise à jour, prenant en compte l'approbation des deux plans de prévention des risques retrait-gonflement des sols argileux et inondation ;
- les cartographies des zonages réglementaires.

Ce dossier et les documents de référence attachés sont librement consultables en mairie et sur le site des services de l'État de Lot et Garonne.

Direction départementale des territoires - 47-2018-03-06-083 - AP modifiant l'arrêté n°47-2017-09-18-019 relatif à l'information des acquéreurs et des locataires de biens immobiliers sur les risques naturels et technologiques majeurs sur la commune de MOIRAX 207

Ref. : 01A4INL15-P50R-D3B
SARL GODIMO - 2 rue Emile Sentini - 47000 AGEN - 05 53 96 94 53 - SIRET : 845 142 348 00018

Dossier : 65 / 93

**ARTICLE 2 :** Ces informations sont mises à jour au regard des conditions mentionnées à l'article L 125-5 du code de l'environnement.

**ARTICLE 3 :** Le présent arrêté et le complément de dossier d'information sont adressés à la mairie et à la chambre départementale des notaires.

Le présent arrêté est affiché en mairie.

**ARTICLE 4 :** Le secrétaire général de la préfecture, la directrice départementale des territoires et le maire de Moirax sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de l'État dans le Lot-et-Garonne.

Agen, le - 6 MARS 2018
Pour le Préfet et par délégation,
La Directrice Départementale des Territoires

**Agnès CHABRILLANGES**

# lacampagne jacques - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:26:53
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** contribution des Amis du Barthos



PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE Sur la demande d'autorisation environnementale relative aux investigations préalables à la réalisation de la Ligne nouvelle du Sud-Ouest entre Bordeaux et Toulouse

**Contribution :**
les AdB ont déposé une contribution le 25/11/2025 à 21H54; elle est effectivement en ligneelle était appuyé par une pj; la  copie de la synthèse de l'avis de la commission d'enquête de 2015, très critique au projet de LGV et exprimant un avis défavorable.en consultant le registre, je m'aperçois à l'instant que cette pièce que le dossier d'enquête a "omis "de joindre n'est pas accessible car " à l'étude ".je présume qu'il sera accessible quand les contributions auront cessé d'être consultables.si c'était le cas, ce ne serait pas très fair-play !j'ose espérer que ce message sera publié dans le registre des contributions.merci
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# cancel bernard - Montesquieu

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:27:32
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** lgv Bordeaux - Toulouse
**Contribution :**
Tout l'argent que nécessite ce chantier serait bien plus utile pour développer le déplacement fréquent d'un grand nombre de personnes par le train sur tout le territoire plutôt que de privilégier les trajets entre grandes villes . Habiter loin de son travail n'étant pas souhaitable du point de vue des problèmes environnementaux il faut à long terme envisager une diminution des distances parcourues quotidiennement .  Ce chantier me semble donc aller totalement à l'encontre de l'évolution nécessaire de notre manière de nous déplacer .  Il faut donc METTRE FIN A CE CHANTIER
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Pruni Karine  - Caussade

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:28:09
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV
**Contribution :**
La préservation de la biodiversité est à mon sens un enjeu primordial. La sacrifier pour construire cette ligne de train est un non sens. Nous avons besoin, nous les Humains, de cette richesse pour garantir la survie de notre espèce à long terme. Des alternatives doivent être envisagées !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Haeuser Jean-Etienne - Latresne

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:28:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation du projet GPSO au vu des impacts sur l'environnement
**Contribution :**
Le projet GPSO va avoir un impact destructeur sur de nombreux sites naturels remarquables dont la vallée du Ciron.Quelques minutes gagnées sur la durée du trajet Bordeaux-Toulouse ne justifient pas la destruction irréversible de sites essentiels pour la biodiversité et le maintient d'écosystèmes fragiles. La volonté de saccager des zones naturelles en parties classées ou d'intérêt scientifique majeur a été visiblement privilégiée alors que la modernisation de la ligne existante a insuffisamment été étudiée.Qui a pu lire les 34430 pages du dossier en moins d'un mois pour évaluer réellement les enjeux du projets et les pertes définitives du patrimoine naturel pour les générations futures ?Tous les avis rendus par les autorités indépendantes sont défavorables ou très critiques envers ce projet qui ne respecte pas les règles de base du code de l'environnement.Dépenser 18 milliards pour détruire

des milieux naturels et des terres agricoles, alors que la solution de modernisation de la ligne actuelle est beaucoup plus économique, est irresponsable dans cette période de contrainte budgétaire.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Cassou Denise - Balizac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:28:59
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition à l'autorisation environnementale pour les travaux préalables à la réalisation de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse
**Contribution :**
Lors des deux débats publics, le premier sur le projet de LGV BX-Toulouse en 2005 et le second sur le projet de LGV Bx-Espagne en 2006, les salles étaient pleines: les élus locaux au premier rang avec leur écharpes, les associations et les habitants. Tous étaient scandalisés par ces grands projets inutiles, destructeurs et d'un coût pharaonique et l'ont exprimé avec conviction et pertinence.Lors l'enquête publique en 2014, plus de 5000 contributions individuelles ont été déposées dans les registres papier ou en ligne + 8000 signatures de pétitions. 363 avis favorables, soit 2,59 % et 97,41 de non favorables. La commission d'enquête, composée de 21 membres, a rendu un avis défavorable très argumenté.Aujourd'hui, SNCF Réseau découpe le projet en phases successives pour tenter à nouveau de l'imposer et met en place une consultation électronique (PPVE), dans laquelle les porteurs du projet sont à la fois  juges et parties !!!Aujourd'hui, habitants, élus et associations sont scandalisés par cette tentative de passage en force et sont déterminés à continuer leur lutte avec détermination.Le projet GPSO/LNSO entrainerait l'artificialisation de milliers d'hectares !Le coût du projet total est faramineux (plus de 24 milliards), les caisses de l'État sont vides, celles des collectivités locales également, le réseau ferroviaire existant est en très mauvais état et le réchauffement climatique nécessite des actions immédiates, Nous poursuivrons nos actions pour l'entretien, la rénovation et la modernisation du réseau existant, pour les transports du quotidien, pour la préservation de la biodiversité,  pour la protection de la vallée du Ciron et de tous les milieux menacées: zones humides, forêts, cours d'eau, haies, zones Natura 2000, terres agricoles ainsi que pour défendre la qualité de vie de tous les habitants.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Ardurat Thierry - Saint-Michel-de-Rieufret

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:30:04
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Déforestation Massive
**Contribution :**
A l'heure où les magazines d'informations et les journaux ne cessent de nous inonder de catastrophes écologiques mondiales dues au dérèglement climatique et à la déforestation mondiale massive, est-il bien utile de se lancer dans une demande d'autorisation environnementale, pour un projet de ligne ferroviaire nouvelle né de la folie de quelques élus du Sud Ouest qui pensent désenclaver une région qui ne produit que des pins plantés sur Ordre de Napoléon III pour assécher ces zone humides. (https://fr.wikipedia.org/wiki/Forêt_des_Landes)  Est-il bon de rappeler que plus on déforestera, plus les zones humides reviendront, avec leur lots de tempêtes, vent et inondations, sans compter les invasions de moustiques. Je suis contre cette demande d'autorisation environnementale qui ne fera que détruire les paysages et l'écosystème de notre belle région.
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (Forêt_des_Landes.pdf)

# Perrineau  Lou - Uzeste

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:30:19
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis concernant les mesures d'évitement
**Contribution :**
Cette demande d’autorisation environnementale est contraire à la loi sur l’eau de 1992 interdisant la destruction des zones humidesCette demande d’autorisation présente une mauvaise utilisation des mesures compensatoires pour permettre au projet une couverture légale de cette destruction illégale. En effet, les mesures compensatoires ne sont valables que si toutes les mesures d’évitement ont été étudiées préalablement et intégrées au projet puis que toutes les mesures de réduction ont également été étudiées et intégrées. Ce qui est largement insuffisamment fait dans ce rapport.Éviter, c’est : « ne pas faire », « faire moins », « faire ailleurs » ou « faire autrement » afin de concilier l’aménagement des territoires avec la préservation de l’environnement. L’évitement permet ainsi de supprimer un impact négatif fort sur l’environnement qu’engendrerait un plan, un programme ou un projet d’aménagement.Source : https://www.notre-environnement.gouv.fr/actualites/breves/article/comment-eviter-les-atteintes-a-l-environnement-lors-des-projets-d-amenagementAutrement dit : existe t il une solution alternative  présentant un meilleur bilan environnemental global ? De plus, les mesures compensatoires présentées sont minimisées et complètement insuffisamment décrites. Une demande d’autorisation environnementale ne peut être instruite sans éléments précis. Ci-dessous figurent entre guillemets les citations du rapport mis en consultation. 1/ concernant les mesures d’évitement et « solutions de substitution »Les solutions de substitution notamment l’amélioration des lignes existantes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Bayonne sont insuffisamment étudiées. Cette étude ne s’appuie sur aucun chiffre concret. Seulement sur des concepts : « quand le PIB croît de 1% le trafic des voyageurs augmente de 0,9% ». Premièrement cette affirmation est déconnectée de la réalité du contexte territorial. Deuxièmement, si l’on étudie le PiB des trois dernières années en France 2023 +0,9% 2024 +1,2% et 2025 en cours +0,7%Soit un total de +2,8% de PIB annuel en trois ans pour augmentation hypothétique de +2,5% de trafic de voyageurs en trois ans. Ce chiffre ne permet pas de justifier la construction d’une nouvelle ligne et tous les impacts environnementaux, financiers et sociaux.« Les perspectives de croissance …. qui laissent présager un accroissement… » n’est pas un argument suffisant pour justifier un tel projet.Et pourtant la réalité de terrain est quand même évoquée dans ce rapport mais balayée sans argument :« Ceci reste vrai en dépit du ralentissement constaté dans les flux… »Aucun élément n’est apporté dans le rapport pour expliquer quelles solutions peuvent être envisagées pour éviter « la dégradation des performances et de la compétitivité » de la ligne ferroviaire existante Bordeaux- Toulouse. Comme si ce simple constat justifiait en lui même la création d’une nouvelle ligne et toutes les conséquences territoriales en découlant. Les rapports de la cours des comptes concernant la fréquentation des autres lignes LGV rapportent une fréquentation réelle bien en dessous des prévisions faites lors de la demande d’autorisation. Et donc une justification bien moindre.Selon la cour des comptes, sur six liaisons à grande vitesse citées et déjà en service, aucune n’atteint les objectifs annoncés. Le fossé est parfois important. La rentabilité de la LGV Nord atteint péniblement 3 %, contre 12,9 % initialement envisagés. La LGV Méditerranée affiche quant à elle un taux de 4,1 %, soit deux fois moins que prévu. RFF « exagère significativement le niveau des trafics », estime la Cour.Résultat, la rentabilité attendue est elle aussi biaisée. Dans le meilleur des cas, elle n’atteindrait de toute façon que 3,3 %. Ce qui impliquerait un apport massif de subventions pouvant « aller jusqu’à 80 % » afin d’assurer le fonctionnement de la ligne.Il est explicitement dit dans le rapport « L’état a considéré que SNCF réseau ne pourrait pas assumer le développement et la maintenance de deux types de matériel à grande vitesse ». La question est posée pour le financement de la maintenance de l’entièreté d’une nouvelle ligne grande vitesse en plus de la ligne existante Bordeaux Toulouse et Bordeaux Espagne.Aussi le dossier s’appuie sur des données anciennes « la saturation en situation de

référence … Est attendue à un horizon proche de 2020 pour le tronçon Montauban Toulouse… » Devons -nous rappeler que nous sommes en 2025? Le dossier met en évidence une potentielle augmentation des usages des trains du quotidien. Cela ne justifie pas la création d'une nouvelle ligne pour des trajets longue distance mais au contraire une amélioration des services et infrastructures pour les trains du quotidien : Bordeaux-Langon et Montauban-Toulouse.Les scénarios d'amélioration de la ligne Bordeaux - Toulouse existante (insuffisamment étudiés dans le rapport) montrent un coût jugé dans le rapport « relativement élevé 780 millions d'euros… ».Cet argument n'est absolument pas valable en comparaison du coût du projet de la nouvelle ligne Sud-Ouest qui est défendu dans le rapport de 14 milliards d'euros !!!! Soit un chiffre 18 fois plus élevé.Concernant les aménagements possibles sur la ligne existante Bordeaux-Espagne, de nombreux scénarios ont été envisagés avec descriptions des aménagement possibles. Ces derniers sont financièrement cohérents, techniquement réalisables et permettent un gain de temps effectif.Les scénarios d'évitement du projet ne sont qu'exposés dans ce rapport et ils ne sont présentés que pour justifier un projet choisi et voulu à l'avance. Cela ne respecte pas la logique et l'esprit des mesures compensatoires qui ne peuvent pas permettre la destruction d'habitats naturels présentant des espèces protégés et des zones humides si des mesures d'évitement sont possibles. Malgré la belle introduction dans le rapport de ce que sont les mesures d'évitement, de réduction et de compensation, elles n'ont cependant pas été prises en compte sérieusement dans le dossier, les mesures compensatoires ne sont légalement pas valables.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Louise - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:35:21
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Dossier volumineux, analyse impossible
**Contribution :**
Les informations sont trop importantes et le temps donné trop court pour s'imprégner pleinement du dossier concernant l'autorisation environnemental. Aujourd'hui, un tel projet doit être réévalué et repensé. Plus que jamais, le besoin économique est prégnant sur notre territoire, chaque projet coûteux est un enjeu fort et se doit d'être vertueux sur du long terme. La mobilité / le désenclavement des zones reculées doit être pensé en s'appuyant sur l'existant et sa valorisation/revalorisation et la multiplication des moyens de locomotion mutualisés. Aujourd'hui, plus que jamais, nous devons préserver la nature et ralentir l'engagement dans ces projets d'un autre temps. Construire demain c'est préserver le vivant et bonifier l'existant.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Léonie - Pondaurat

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:37:42
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis strictement défavorable
**Contribution :**
En tant que responsable de gîtes touristiques ecoresponsable situés à pondaurat (Gironde), j'émets un avis strictement défavorable à l'autorisation environnementale. Nous nous battons pour préserver notre environnement avec des pratiques respectueuses de l'environnement et sensibiliser nos clients à l'écologie et nous sommes au regret de révéler à nos hôtes à quoi serviront les carrières, qu'ils aperçoivent, qui défigurent et détruisent notre territoire environnant, pourquoi les petites gares locales sont fermées alors même qu'un projet d'infrastructure monstrueux est annoncé par la sncf pour rallier plus vite des métropoles et à quoi ressemblerait le paysage sud-girondin pendant 40 ans et au delà

avec le passage d'une Lgv au cœur de milieux préservés (en particulier dans la vallée du ciron).D'autre part, nos clients payent un supplément de 40% sur la taxe de séjour pour financer ce projet dont ils ne savent rien, alors même qu'ils viennent trouver chez nous des valeurs fondamentalement écologiques qui appellent à la lenteur et la préservation de l'environnement. Venant de toutes les régions du monde, ils sont presque toujours outrés et repartent avec un goût amer concernant ce projet écocide, inutile et imposé, l'un des plus importants et coûteux de France et d' Europe, faisant fit de tous les signaux d'alerte de nos experts sur l'environnement et le climat.Nos sous-sols, zones humides et forêts sont précieux et menacés par ce projet, il est urgent de protéger ce qui n'est pas encore détruit et pourrait l'être au profit de quelques uns. Zéro artificialisation nette n'est pas en adéquation avec l'artificialisation de plus de 4000 ha de terres (comptez également les carrières utiles à l'apport de matériaux !). Créer une nouvelle ligne ne signifie pas juste poser 2 rails sur le sol mais pomper dans les nappes phréatiques pour stabiliser un sol qui ne l'est particulièrement pas en Aquitaine (pays de l'eau), apporter des millions de m3 de matériaux, construire des infrastructures gigantesques en béton au dessus de cours d'eau protégés, couper des forêts millénaires sur parfois plusieurs dizaines de mètres de large (et combien de km de long !), segmenter des écosystèmes protégés et empêcher nombre d'espèces protégées de traverser, en divisant ainsi leurs niches écologiques, leurs repères et leurs zones de reproduction, assécher des zones humides repères de biodiversité, décupler les nuisances sonores, les accidents liés à la vitesse, les émissions de co2, consommer plus d'énergie pour rouler plus vite… la liste est si longue… un dossier de 35000 pages ? Je n'ai pas le temps de finir…Toute l'équipe de la Dorépontaise est totalement défavorable à l'autorisation environnementale. Il nous semble qu'aucun sondage et aucune coupe d'arbre ne doivent être réalisés, qu'aucun chantier ne doit démarrer, c'est une question impérative d'utilité publique !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marie - Villandraut

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:38:28
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Demande AE
**Contribution :**
AVIS DEFAVORABLELes travaux de terrassement et les pistes d'accès modifient la topographie et le ruissellement naturel des eaux. Pourquoi aucune modélisation hydrologique détaillée des écoulements de surface ni d'évaluation des risques d'érosion et d'inondation n'est elle présentée au dossier?En l'absence d'analyse hydrologique complète, le dossier ne permet pas de garantir la stabilité des milieux aquatiques ni le respect des objectifs de la Directive-cadre sur l'eau. Le dossier mentionne des mesures de traitement des eaux pluviales émanant des chantiers sans en préciser les modalités techniques, les sites de rejet ni les seuils de qualité exigés. La prévention des pollutions n'est pas garantie de même que l'obligation de maîtrise des rejets Des mesures de prévention des inondations sont-elles intégrées ?La gestion des eaux de ruissellement en phase d'exploitation a-t-elle été anticipée ?Quels sont les dispositifs d'évacuation, de filtration ou d'infiltration à long terme.Sans dispositif pérenne de gestion des eaux de ruissellement, la durabilité environnementale du projet n'est pas assurée et le risque de dégradation progressive des milieux aquatiques demeure.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lauriane - Préchac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:38:43
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Danger pour la faune et la flore

**Contribution :**
Il est inanvisagable de voir détruire un milieu unique avec une biodiversité riche qui risque de disparaître avec ce chantier inutile.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# MARTRES Frédérique - Saint-Martin-Curton

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:39:01
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation contre l'autorisation environnementale
**Contribution :**
Je m'oppose à ce que votre demande environnementale soit acceptée ou validée. Chez nous il y a le SDAGE des adjudants du cours d'eau de l'Avance qui a donc l'aval de la préfecture et d'Adour Garonne, ainsi que plusieurs zones Natura 2000; sur lesquels vous ne seriez donc pas tenu de respecter la législation sous prétexte d'avoir obtenu la demande d'autorisation environnementale.Cette autorisation environnementale vous permettant des atteintes justement sur l'environnement à travers de soit disant travaux de recherche alors que des études bien plus professionnelles y ont déjà été menées..Vos dossiers sont j'estime bâclés puis qu'ils contiennent énormément de notions erronées. Le projet de restauration de l'ancienne ligne au-delà de ne pas impacter nos forêts, nos sources, notre patrimoines, nos zones protégées ainsi que nos nappes phréatiques, feraient aussi bénéficier une restauration nécessaire de ce vieux réseau ferroviaire qui en a bien besoin ayant une population existantes évolutive. Il suffit de se référer à agenda 21 ou à la démographie croissante, ou la fréquentation actuelle en évolution permanente pour le comprendre.Ce questionnement numérique ne garantie pas non plus, par cette pratique, l'impartialité concernant la demande d'autorisation numérique. Il bafoue et ne respecte pas toutes les pratiques légitimes telle que fût l'enquête publique qui a reçu un avis défavorable, et toutes les autres réalisées au cours de ces 20 dernières années.Dans des temps où la coût financier doit être soit disant penser et viable, d'où suit-on un budget de 14 milliard d'euros d'écart sans motif valable puisque la population locale ne répond pas à ces projections. Seul des promesses politiques financières entre région justifie cette folie financière, cet écocide si injustice sociale
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Perrineau  Lou - Uzeste

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:39:05
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis concernant les mesures compensatoires
**Contribution :**
Suite de l’avis précédent sur les mesures d’évitement.Cette demande d’autorisation environnementale est contraire à la loi sur l’eau de 1992 interdisant la destruction des zones humidesCette demande d’autorisation présente une mauvaise utilisation des mesures compensatoires pour permettre au projet une couverture légale de cette destruction illégale. Ci-dessous figurent entre guillemets les citations du rapport mis en consultation. 2/ concernant les mesures compensatoires« Le besoin total de compensation lié à l’impact prévisionnel de la phase 1 du projet GPSO était estimé en 2014 … à une enveloppe de 1000 à 1700ha toutes compensation confondues. »Il est absolument impossible tant sur le plan foncier que financier de réaliser une telle compensation. Afin de permettre une telle compensation, le rapport fait un tour de passe passe en présentant un « principe de mutualisation ».Le principe de mutualisation des surfaces compensées pour plusieurs espèces est contraire au principe des mesures compensatoires. Il permet juste au porteur de projet de diviser par 3 les surfaces à compenser, dans le but de tomber sur des surfaces à

peu près compensables. « Le besoin en compensation écologique est apprécié de façon globale »« Le programme compensatoire fera l'objet d'une définition précise au stade ultérieur des études ».La demande d'autorisation ne peut être étudiée sur la base d'une appréciation « globale » et surtout sur un programme compensatoire ultérieur. Le programme compensatoire est indispensable à l'analyse de la demande d'autorisation, sans quoi elle ne peut valider la destruction illégale d'habitats d'espèces protégées et de zones humides. Cas particulier des zones humidesSDAGE Adour Garonne « Dans ces cas, les projets susceptibles de nuire aux fonctions des zones humides, des mesures de compensations proportionnés aux atteintes portées au milieu, à la charge du maître d'ouvrage, seront exigées après concertation avec les collectivités territoriales concernées et les acteurs de terrain. »Cette concertation a donné lieu à des avis défavorables d'une grande majorité des collectivités territoriales et acteurs de terrain comme le SAGE Ciron.Les remarques ci-dessous s'appuie sur le rapport sur les compensations en zones humides du Forum des Marais Atlantiques , rapport qui fait référence en la matière. - Les zones humides compensables doivent être dans le même bassin versant et  à proximité des zones humides détruites, dans la logique des corridors écologiques.- Les zones humides compensables doivent être équivalente à la fois sur la fonctionnalité hydrologique et sur la qualité de la biodiversité - La surface compensée doit au moins être égale à 150% (SDAGE Adour Garonne) des surfaces de zones humides impactées. - La faisabilité de la mesure compensatoire doit être étudiée (ne pas oublier l'aspect foncier), la description des travaux prévus doit être précise et le protocole décrit : en quoi les mesures permettent de regagner 150% de surface de zones humides, en quoi il y a compensation en terme de qualité de biodiversité et en termes de fonctionnalités hydrologiques.- Le suivi des travaux doit être présenté : définition de la durée de la gestion des mesures compensatoires et des critères de succès et des indicateurs de satisfaction En l'absence d'un des éléments cités ci-dessous => l'avis pour le projet est jugé défavorable concernant la protection des zones humidesDe plus, il est conseillé de réaliser les mesures compensatoires préalablement à l'impact du projet. Cela permettrait de réduire la perte liée au décalage temporel entre perte et compensation. Autrement dit, les mesures compensatoires doivent être réaliser avant le début des travaux du projet.Or « dans l'ensemble de l'aire d'étude d'AFSB, 102 ha de zones humides sont présents ». Le rapport transforme les 102 ha de zones humides qui seraient détruites si le projet était réalisé en une surface total d'impact  résiduel de 4,26ha. Le passage de 102 ha à 4,26ha n'est pas du tout justifié ! « Le projet prévoit des compensations sur une surface de 15,79 ha répartie sur plusieurs sites. »La surface est complètement sous évaluée puisque pour 102 ha de zones humides impactées se sont 153 ha de zones humides à compenser. La surface à compenser n'est donc pas du tout respectée.De plus, aucun site de compensation n'est mentionné, aucune indication sur la cohérence géographique en terme de bassin versant et de corridor écologique.Aucune évaluation en termes d'équivalence hydrologique et de qualité de biodiversité.Aucune description des travaux, aucun protocole.Aucun suivi des travaux. Autrement dit le rapport ne présente aucun élément valable pour la compensation des zones humides. En conclusion, l'avis mis à la suite de la lecture et de l'analyse de ce rapport est un avis négatif du point de vue des grands manquements, des approximations et d'une sous estimation des impacts sur l'environnement et par la suite d'une sous estimation et d'un flou total concernant les mesures compensatoires qui devront être mises en place.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Lefebvre  Julien - Bègles

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:39:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Bègles
**Contribution :**
Stop a la destruction des zones humides alors que l'effondrement de biodiversité est en cours.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## Alice - Cours-les-Bains

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:40:18
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je suis contre ce projet de lgv
**Contribution :**
Non à ce projet aberrant,  très coûteux alors que les caisses sont vides ! Techniquement complexe à réaliser dans de très nombreuses zones humides,des coût supplémentaires sont très certainement à prévoir,  la facture risque de s'alourdir encore...Cette voie va saccagér une nature encore preserver, des lieux et écosystèmes qui,modifiés vont mourrir a petit feu...un cadre de vie gâché.L'alternative de transformer ou modifier des voies existantes existe et  pourrait être étudiée, afin d'économiser des milliers d'euros et de préserver une nature irremplaçable!!!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## Rouzo Camille - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:41:30
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** mesures de compensation
**Contribution :**
Bonjour ; Des mesures de compensation écologiques sont présentées dans le dossier de la LGV. Pour autant, on peut se demander s'il n'était pas possible de (par exemple), plutôt éviter les zones qui nécessitent une compensation, ou au moins réduire l'impact sur celles-ci. D'autant plus que ces mesures compensatoires n'apparaissent pas comme nécessairement adéquates : pour être pertinente, une compensation ne doit pas se trouver trop éloigné du lieu initial (pour assurer une continuité et l'équivalence des conditions existentielles). On constate dans le dossier que plusieurs compensations ne correspondent pas à ces critères, et ne sont de fait pas en règle vis à vis de la réglementation environnementale. Nous ne sommes pas assurés non plus que ces compensations soient suffisantes (non en terme quantitatif mais qualitatif, pour ce qui concerne les habitats d'espèces divers), et qu'elles soient en mesure d'adopter les mêmes fonctionnalités écologiques (filtration de l'eau par exemple). Nous pouvons également revenir sur l'idée que ces compensations mettront nécessairement des années avant d'être effectives, tandis que la destruction sera immédiate. Écologiquement, c'est donc un désastre. Cordialement ;
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT82  FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT82  - Montauban

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:42:13
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
En pièce jointe la contribution de France Nature Environnement 82
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (Courrier-Assos-a-Prefet-Ajourn-ConsultPublique-25-10-22.pdf)
Document : Courrier-Assos-a-Prefet-Ajourn-ConsultPublique-25-10-22.pdf, page 1 sur 3

Grand Sud-Ouest, le 21 octobre 2025

Les associations ci-dessous signataires,

à Monsieur le Préfet de la Région Occitanie et de Haute-Garonne,
Préfet Coordonnateur du GPSO
1 place Saint-Etienne , 31000 Toulouse

Monsieur le Préfet de la Région de Nouvelle-Aquitaine et de Gironde
Rue Corps-Francs Pommiès 33000 Bordeaux

Monsieur le Préfet de Lot-e-Garonne
Place Verdun, 47920 Agen

Monsieur le Préfet de Tarn-et-Garonne
2 Allée de l'Empereur, 82000 Montauban

**Objet :** ***Demande d'ajournement de la consultation du public relative au projet GPSO – 'DAE1' Travaux préparatoires de la ligne à grande vitesse LGV nouvelle Bordeaux-Toulouse***

**Messieurs les Préfets des Régions Occitanie et Nouvelle Aquitaine, et des départements LNBT**

**Monsieur le Préfet Coordonnateur du GPSO,**

Par la présente, nos associations vous demandent de bien vouloir suspendre et ajourner l'ouverture d'une 'consultation du public par voie électronique' relative à la demande d'autorisation environnementale déposée par SNCF Réseau pour les travaux préparatoires de la ligne ferroviaire nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse (projet GPSO) annoncée par affichages publics 'd'avis d'enquête publique' pour une durée d'un mois à compter du 27 octobre 2025 prochain.

Nous attirons en effet solennellement votre attention sur le fait que deux avis récents, que vous ne pouvez ignorer, émanant d'autorités compétentes et indépendantes, soulignent l'**incomplétude manifeste et les lacunes majeures, synonymes d'illégalités,** du dossier de Demande d'Autorisation Environnementale que ces instances indépendantes ont eu à analyser :

- L'**Autorité environnementale (Ae)**, dans son avis du 25 septembre 2025, **considère que la Demande d'Autorisation Environnementale reste largement incomplète et insuffisante** pour répondre aux prérequis obligatoires d'une éventuelle autorisation environnementale, en commençant par l'exigence d'une information sincère et d'une participation effective du public. L'Ae relève, ce faisant, l'absence ou l'obsolescence de données chiffrées, essentielles notamment à l'évaluation de l'éventuelle Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur – RIIPM du projet, l'absence d'études de solutions de substitution pouvant satisfaire plus correctement aux objectifs du projet et moins impactantes pour l'environnement, et l'insuffisante prise en compte des effets cumulatifs assortie d'un très grand flou sur les impacts environnementaux, correspondant ainsi à une application clairement déficiente de la séquence « éviter – réduire – compenser ».
- Le **Conseil national de la protection de la nature**, dans son avis du 9 septembre 2025, a émis un **avis défavorable**, considérant que les conditions de dérogation à la protection stricte des espèces et de leurs habitats ne sont pas réunies et que l'état initial, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont insuffisamment définis et opérationnels.

Or, nous relevons tout d'abord le fait qu'**une simple 'consultation du public par voie électronique' annoncée ici au titre de l'article L123-19 du Code de l'Environnement ne saurait être acceptée et convenir aux exigences du Code de l'Environnement** s'agissant là d'une Demande d'Autorisation Environnementale pour la délivrance d'une première autorisation environnementale concernant la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse.

Au demeurant, **l'Autorité environnementale relève le fait que cette approche en plusieurs phases ne saurait justifier que les travaux préalables ici invoqués permettent une libération des emprises très importante et irréversible sur des milieux naturels, agricoles et forestiers**, avec notamment des défrichements, retournements de milieux ouverts, impacts de zones humides, de sites Natura 2000 et de linéaires de haies, ainsi que des atteintes à la ressource en eau potable, ou aux abords de monuments historiques notamment, en réalité menés en avance des phases suivantes du programme.

En outre, de deux choses l'une :

. **soit** à la suite de votre Communiqué du 25 septembre 2025 où vous avez indiqué « *[prendre] acte des remarques formulées [par l'Autorité environnementale] et [veiller] à ce que la SNCF les prenne en compte et apporte les meilleures réponses possibles, tant* ***dans le cadre de la procédure en cours*** *qu'à l'occasion des prochaines demandes d'autorisation environnementale, prévues pour la poursuite de l'opération* », vous avez obtenu que SNCF Réseau apporte en très peu de temps les très nombreux compléments et précisions dont l'Autorité environnementale formulait l'exigence légale dès cette étape des études préalables, et alors **une nouvelle saisine de l'Autorité environnementale s'impose** car les compléments du dossier sont alors significatifs et substantiels,

. **soit SNCF Réseau n'a pas été en mesure d'apporter l'ensemble de ces compléments, précisions et modifications dans le court laps de temps s'étant écoulé depuis le 25 septembre dernier**, et le dossier s'avère donc encore incomplet et comportant des lacunes ou opérations non justifiées, elles aussi significatives et substantielles relevant d'illégalités manifestes.

Dans ces conditions, l'ouverture d'une consultation publique dans l'état actuel du dossier (soit qu'un nouvel avis de l'Autorité environnementale fasse défaut, soit que le Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale reste significativement incomplet et illégal), et sous le format prévu, **ne permettrait aux citoyens ni de disposer d'une information complète et fiable**, ni d'exercer leur **droit à participer de manière effective** à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement, tel que garanti par :

- l'article 7 de la **Charte de l'environnement** (à valeur constitutionnelle),
- l'article 6 de la **Convention d'Aarhus**, ratifiée par la France,
- ainsi que les articles **L.120-1 et L.123-1** et afférents du Code de l'environnement.

**La décision d'autorisation environnementale que vous seriez amenés à prendre à l'issue de cette consultation publique serait donc à l'évidence entachée de nombreuses illégalités tant concernant le déroulé de la consultation du public elle-même que des insuffisances essentielles du dossier** au regard des exigences du Code de l'Environnement telles que rappelées par l'Autorité environnementale.

Dans votre rôle de responsable du respect de la légalité des autorisations environnementales, et ne pouvant ici ignorer les alertes très claires du CNPN et de l'Autorité environnementale, il serait incompréhensible que vous puissiez, en contradiction avec ce que vos fonctions exigent, autoriser un tel projet après l'avoir mis en consultation du public en l'état et de la sorte.

Au regard de ces éléments, nous vous demandons respectueusement d'**ajourner l'ouverture de la consultation du public.**

À défaut, nous serions conduits à envisager toutes les voies de droit à notre disposition pour préserver ces droits fondamentaux et essentiels (internationaux, constitutionnels, légaux et réglementaires).

Au demeurant, **la sagesse et l'intérêt général appellent à suspendre toute étape opérationnelle du GPSO**, au vu de la remise en question actuelle du projet GPSO par l'État, dans un contexte où les priorités de l'État sont profondément réorientées vers la rénovation des infrastructures existantes. Ainsi, suite à la Conférence Ambition France Transports de juillet 2025, le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) est actuellement saisi d'un processus d'audit de la pertinence de ce projet de GPSO en particulier, dans un contexte où le plan de financement initial du GPSO se disloque, et où l'ancien Premier Ministre et possible nouveau PDG de la SNCF, M. Jean CASTEX, déclare tout récemment encore en cette mi-octobre 2025 que la priorité doit être désormais à la rénovation des infrastructures existantes, que la LGV Toulouse-Bordeaux souffre d'un possible désengagement financier de l'État dans un contexte budgétaire obligeant à des choix et où l'Europe a d'ores et déjà décidé de ne plus financer le GPSO en 2025, et ce alors que les modalités de mobilités évoluent très rapidement, avec en particulier un effondrement du trafic aérien Toulouse-Paris (et Sud-Ouest – Paris plus généralement) qui constituait la cible principale du report modal devant justifier ce projet.

Tout concourt donc ici à ce que les représentants de l'État que vous êtes actent la suspension et l'ajournement de la consultation du public annoncée et de toute poursuite opérationnelle du GPSO.

Dans l'attente d'une réponse de votre part, nous vous prions d'agréer, Messieurs les Préfets de Régions et de Départements, Monsieur le Préfet Coordonnateur du GPSO, l'expression de notre haute considération.

Pour les **Amis de la Terre Midi-Pyrénées*, Jean OLIVIER Co-Président**

Pour **Alternative LGV Midi-Pyrénées / 82, Jean-Paul DAMAGGIO**

Pour **France Nature Environnement 82, Gaëtan DELTOUR, Président**

Pour **STOP LGV 47, Patrick GARRIGUES**

Pour **LGVEA, Didier GASSIOT, Président**

Pour **LEA, Denise CASSOU, Présidente**

Pour **Stop LGV Bordeaux Métropole, Bernard COUTURIER, Président**

Pour la **SEPANSO Gironde, Philippe BARBEDIENNE, Président**

Pour **TRANS'CUB, Jacques DUBOS, Président**

Pour les **Amis de la Terre des Landes, Catherine LETACONOUX, Présidente**

** pour toute correspondance, Associations signataires c/o Amis de la Terre MP, BP 32 123, 31 522 Ramonville Saint-Agne Cedex*

***Copies à :***

. SNCF Réseau – 15 Rue Jean-Philippe Rameau, 93200 Saint-Denis

. Autorité Environnementale de l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable – IGEDD / Ae – Tour Séquoia – 92 055 La Défense cedex

. Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Gironde, 2 rue Jules Ferry – 33000 Bordeaux

. Ministre des Transports, Hôtel de Roquelaure 246, boulevard Saint-Germain 75007 Paris

[Télécharger la pièce jointe originale (251126_Contribution_FNE 82.pdf)]
Document : 251126_Contribution_FNE 82.pdf, page 1 sur 12

**France Nature Environnement 82**
**Partout où la nature a besoin de nous**
Chez Biocoop - Rue Voltaire - 82000 MONTAUBAN
Tél. : 07 82 47 34 83
Email : contactfne82@gmail.com

Montauban, le 26 novembre 2025

# CONTRIBUTION DE FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT TARN-ET-GARONNE (FNE82) À LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ÉLECTRONIQUE (PPVE) DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE 1 (DAE1) DU PROJET LIGNE NOUVELLE DU SUD-OUEST (LNSO) BORDEAUX-TOULOUSE

France Nature Environnement Tarn-et-Garonne (FNE82), fondée en 1987, est une association dédiée à la protection de la nature et de l'environnement dans le département du Tarn-et-Garonne. Elle fédère 36 associations, coopératives, collectivités et compte **6000 adhérents** sur l'ensemble du territoire. FNE82 regroupe des citoyens, des élus, des institutionnels et des professionnels pour agir en faveur de la préservation de la biodiversité et des milieux naturels. Cette fédération participe à plus de **50 instances consultatives départementales** et est **agréée APNE** par arrêté préfectoral en application de l'article L.141-1 du code de l'environnement, sur l'ensemble du département de Tarn-et-Garonne.

FNE82 apporte sa contribution en s'appuyant sur :

- une participation importante aux instances consultatives (PTGE, COPIL Natura 2000, CDPENAF, CODERST, CDCFS, CODRE, Comité suivi du GPSO, Pôle Zones humides...)
- une participation à la gouvernance de la Réserve Naturelle Nationale de la Frayère d'Alose
- une expertise naturaliste de terrain réalisée par ses adhérents et bénévoles
- une intervention régulière auprès des collectivités et sa vigilance sur les grands projets d'infrastructures. En 2024, FNE82 est intervenu dans **70 collectivités** pour répondre à **plus de 100 sollicitations** et apporter son soutien aux particuliers, municipalités, entreprises ou pour réaliser des actions de sensibilisation.

C'est dans ce contexte, de connaissance fine du terrain et des préoccupations de ses habitants, que FNE82 partage son évaluation des atteintes que provoquerait la DAE1 sur les milieux naturels, les cours d'eau, les continuités écologiques, les sols, les systèmes hydriques et les espèces protégées du département.

## CONTEXTE - LGV ET TRAVAUX PRÉPARATOIRES DE LA DAE1

Le projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Toulouse-Bordeaux s'inscrit dans une politique de développement des infrastructures ferroviaires de l'État, visant à améliorer les connexions entre les grandes métropoles. Cependant, ce projet présente de nombreuses limites écologiques, économiques et sociales qui justifient la mise en avant d'alternatives plus durables et adaptées aux besoins des territoires.

A l'échelle nationale, France Nature Environnement, insiste sur l'importance de privilégier des infrastructures qui respectent les enjeux écologiques actuels. L'association préconise une approche basée sur **le principe d'évitement**, **réduisant au maximum l'artificialisation des sols et la destruction des écosystèmes**. FNE considère que les grands projets LGV contribuent à une vision centralisée des transports, accentuant les déséquilibres territoriaux et délaissant les besoins réels des populations rurales et périurbaines.

Par ailleurs, FNE met en avant l'importance d'un **cadre financier responsable**, soulignant que les investissements ferroviaires doivent prioriser des solutions rentables et adaptées aux usages quotidiens, plutôt que des infrastructures destinées à une classe aisée voyageant entre métropoles. En effet les revenus supérieurs à la moyenne de la population française utilisent les lignes grandes vitesses selon l'enquête de l'ART de 2019.

L'association plaide pour un renforcement des transports en commun de proximité et une politique incitative en faveur du **report modal vers le ferroviaire régional et les mobilités douces.**

L'objet de cette DAE1, qui porte sur des sondages géotechniques, des diagnostics archéologiques et des opérations de libération d'emprises, est d'apparence limitée. Cependant, l'étude des documents montre que ces travaux impliquent en réalité **le défrichement de plus de 1 000 hectares de milieux naturels**, dont des forêts, des prairies, des haies et, de manière critique, des zones humides. Ces destructions, présentées comme "préparatoires", sont en réalité **massives, immédiates et irréversibles**, et visent à créer **un fait accompli** sur le tracé de la future ligne avant l'achèvement des procédures contentieuses en cours.

La présente analyse se structurera autour de quatre axes majeurs démontrant l'illégalité et l'inacceptabilité du projet, même à ce stade d'investigations : la contestation des vices de forme de la PPVE (Partie I), l'analyse des impacts écologiques inacceptables (Partie II), l'établissement de l'absence de Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM) (Partie III), et enfin, la nécessité d'une alternative ferroviaire crédible (Partie IV).

## PARTIE I : LES VICES DE FORME ET LE DÉNI DE DÉMOCRATIE ENVIRONNEMENTALE

La procédure de Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) choisie par l'État pour cette DAE1 est profondément viciée. Elle ne permet pas une évaluation sereine et démocratique des impacts du projet et traduit une volonté de contourner l'examen public approfondi.

### I.1. L'IRRÉGULARITÉ DE LA PPVE COMME SUBSITUT INÉQUIVALENT À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

FNE82 conteste le choix de la PPVE, qui ne garantit pas un niveau d'exigence équivalent à celui d'une **enquête publique classique**, telle que prévue à l'article L181-10-1 du Code de l'environnement.

- **absence de garantie d'Indépendance et de délai :** une enquête publique aurait notamment impliqué la nomination de **commissaires enquêteurs indépendants**, une phase d'instruction d'au moins trois mois et un délai suffisant pour analyser l'ensemble des contributions. En optant pour une PPVE **limitée à 30 jours** et dépourvue d'instance de contrôle indépendante, l'État se donne la possibilité de délivrer une autorisation dès le **1er décembre 2025**, soit seulement quatre jours après la clôture de la consultation, rendant ainsi le processus consultatif quasi-illusoire.

### I.2. LE RISQUE DE « FAIT ACCOMPLI » ET LE MASQUAGE DE L'IMPACT RÉEL

Cette situation est d'autant plus préoccupante que la demande d'autorisation porte sur des travaux présentés comme « préparatoires » (sondages géotechniques et diagnostics archéologiques) qui impliqueraient en réalité le **défrichement de plus de 1 000 hectares** de forêts, prairies, zones humides et haies bocagères. Ces interventions, qui incluent des opérations de libération d'emprises et de déboisement, visent de fait à dégager le tracé de la future ligne et à aménager la plateforme pour les engins dès l'hiver 2025-2026. L'objectif est de **créer une situation de fait accompli** sur le terrain, avant même la fin des procédures contentieuses encore en cours sur la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet global. Cette stratégie de précipitation met en péril le processus judiciaire et contraint les autorités à se prononcer sous la pression d'une réalisation déjà entamée.

### I.3. LES IRRÉGULARITÉS PROCÉDURALES ET L'EXCLUSION D'UNE PARTIE DU PUBLIC

Plusieurs irrégularités ont été relevées dans la conduite de la consultation, menaçant l'égalité d'accès à l'information et à la participation :

- **accès inégal à l'information :** les affichages publics étaient souvent incomplets ou installés dans des lieux difficiles d'accès.
- **fracture numérique et dossier volumineux :** la **fracture numérique** est particulièrement marquée dans les zones rurales concernées (Tarn-et-Garonne, Gironde, Lot-et-Garonne), compliquant l'accès à la plateforme en ligne. Le dossier lui-même est d'une complexité décourageante, comprenant **plus de 35 000 pages (339 fichiers)**, fragmenté, sans cartes synthétiques ni calendrier clair.
- **exclusion par l'absence de support physique :** l'absence d'exemplaires papier dans les

mairies situées hors des préfectures exclut de fait une partie significative du public, notamment les personnes âgées ou éloignées des centres urbains.

- **non-prise en compte de territoires concernés :** certains territoires et acteurs pourtant impactés ont été ignorés, notamment les habitants des Landes et les contributeurs du financement TSE (ensemble des communes du Tarn-et-Garonne, communes du Lot, etc.)

### I.4. CONCLUSION DU DÉNI DÉMOCRATIQUE ET DU SOUTIEN AUX ACTIONS DE SUSPENSION

Ces éléments conduisent à considérer que la PPVE, par son organisation et ses lacunes, **ne satisfait pas pleinement aux exigences de la Convention d'Aarhus**, qui garantit l'accès à l'information, la participation du public et l'accès à la justice en matière d'environnement. Concrètement, elle ne permet pas aux citoyens de disposer du temps et des moyens nécessaires pour examiner et contester un projet aux impacts majeurs sur les écosystèmes, l'agriculture, le climat et la santé publique.

C'est dans cet esprit que France Nature Environnement 82, aux côtés d'autres associations, a co-signé deux courriels les 21 octobre et le 26 novembre 2025, de **"Demande de suspension de la consultation du public relative au projet GPSO – 'DAET' Travaux préparatoires de la ligne à grande vitesse LGV nouvelle Bordeaux-Toulouse"** à destination de Messieurs les Préfets des Régions Occitanie et Nouvelle Aquitaine, aux Préfets des départements concernés et enfin au Préfet Coordonnateur du GPSO.

L'enjeu n'est pas uniquement de dénoncer une procédure défaillante : il s'agit aussi de **réaffirmer la vocation démocratique du débat public**, fondée sur la connaissance, la transparence et la responsabilité à l'égard des générations futures. FNE82 tient à présenter les risques, les insuffisances du dossier et les principales questions à soulever.

**Pour l'ensemble des éléments exposés dans cette partie I, FNE82 émet un avis défavorable.**

## PARTIE II : LES IMPACTS ÉCOLOGIQUES, FONCIERS ET MATÉRIELS INACCEPTABLES

Le projet de LNSO, dès sa phase d'investigations, engage des destructions irréversibles et des impacts écologiques, climatiques et fonciers d'une ampleur disproportionnée. Cette politique d'aménagement du territoire est totalement déconnectée des besoins écologiques urgents de la France, notamment l'objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN).

### II.1. LA DESTRUCTION FONCIÈRE, LA FRAGMENTATION DU TERRITOIRE ET L'ARTIFICIALISATION MASSIVE DES SOLS

Le bilan foncier du projet est catastrophique et constitue un argument suffisant pour rejeter la DAE1.

- **une emprise territoriale colossale :** le projet de LGV entraînerait la destruction d'espaces naturels et agricoles précieux, irréversiblement fragmentés. Ce sont **plus de 9194 hectares de terres agricoles et naturelles** qui seraient affectés par cette nouvelle infrastructure, dont **3043 hectares** dans le seul département du Tarn-et-Garonne (source : Comité de suivi GPSO, 6 décembre 2024).

Tranche travaux - Dossier d'autorisation environnementale 1

| DAE1 - Investigations préalables | Bordeaux-Toulouse (BT) | 33 | 47 | 82 | 31 |
|---|---|---|---|---|---|
| Parcelles | 4499 | 1195 | 1641 | 1448 | 215 |
| Département | 4 | | | | |
| Communes | 78 | 22 | 24 | 28 | 4 |
| Surface parcelles (ha) | 9194 | 3652 | 217 | 3043 | 2282 |
| Surface parcelles /emprise archéo (ha) | 1062 | 307 | 402,6 | 327,8 | 24,6 |

- **artificialisation des sols et projets connexes non évalués :** à cela s'ajoute la mise en place d'une **Zone d'Aménagement Différé (ZAD) de 643 hectares** sur la commune de Montauban pour la création d'un nouveau quartier Gare. Cette artificialisation massive des sols, localisée principalement sur des zones humides, aurait des conséquences dramatiques sur la biodiversité locale, menaçant de nombreux écosystèmes fragiles. FNE82 dénonce le fait que cet aménagement, associé directement au projet de LGV, **ne semble pas pris en compte dans la globalité du projet et cette DAE1**, masquant ainsi son impact réel et cumulé. Il en est de même pour les autres aménagements associés (voiries, ronds-points, etc.).

### II.2. FRAGMENTATION ÉCOLOGIQUE ET COUPURES DES CONTINUITÉS BIOLOGIQUES EN TARN-ET-GARONNE

La **fragmentation écologique** désigne la rupture des continuités naturelles (Trame Verte et Bleue) qui permettaient aux espèces de circuler, de se nourrir ou de se disperser. Elle constitue

l'une des principales causes d'érosion de la biodiversité. Le projet LNSO, s'ajoutant à des infrastructures déjà existantes (A62, ligne ferroviaire), contribue à diviser les habitats naturels en parcelles isolées, ce qui est critique en Tarn-et-Garonne la ligne traversant du sud à l'ouest le département.

**Impact local sur les massifs forestiers :** le tracé impacte directement et fragmente des massifs à forte valeur écologique dans le département, notamment :

- la **forêt d'Escatalens**, dont les boisements sont des habitats majeurs pour de nombreuses espèces. Le morcellement de ces massifs coupe les couloirs de déplacement de la faune.
- les plaines de la **Garonne** et de ses affluents, qui constituent des corridors aquatiques essentiels (**Trame Bleue**).

**Les manquements de l'évaluation face à la fragmentation :**

- **absence d'évaluation des effets cumulés :** Le dossier d'autorisation ne présente pas d'analyse détaillée de la somme des effets du projet LNSO combinés avec les pressions exercées par les **grands axes de transport et zones industrielles existantes** dans le 82. L'absence d'évaluation cumulative rend l'étude d'impact incomplète.
- **continuité écologique non garantie :** le projet traverse plusieurs axes de continuité essentiels, notamment au niveau des **cours d'eau** et des zones boisées de la Garonne. Bien que des ouvrages de franchissement soient mentionnés, le dossier **ne démontre pas leur adéquation scientifique** avec les besoins des espèces locales ni leur fonctionnalité réelle, constituant un manquement aux engagements de la Trame Verte et Bleue.
- **non-étude des effets à long terme :** le dossier ne comporte pas de projection prospective à long terme pour évaluer les **effets différés de la fragmentation**, notamment l'isolement progressif et le déclin des populations d'espèces.
- **cumul des atteintes aux milieux non analysé :** la fragmentation touche simultanément zones humides, boisements, prairies et corridors aquatiques. Le dossier présente ces milieux de façon séparée, **sans évaluer les interactions entre eux et leur interdépendance**.
- **mesures compensatoires inadaptées :** les mesures proposées se concentrent sur la création de zones compensatoires dispersées, **sans garantie qu'elles contribuent réellement à reconnecter les habitats** fragmentés par la ligne.
- **absence d'analyse des effets cumulés sur les espèces protégées :** le dossier ne présente pas de bilan global des populations d'espèces protégées (comme le Vison d'Europe) ni d'analyse de la synergie des pressions exercées par tous les projets d'aménagement. **Sans cette analyse, la démonstration du maintien d'un état de conservation favorable n'est pas établie, ce qui rend la dérogation illégale.**
- **non-intégration de la planification écologique territoriale :** le dossier d'autorisation ne précise pas en quoi le projet s'articule avec les objectifs des **Schémas Régionaux de Cohérence Écologique (SRCE)** ou des Plans Climat-Air-Énergie Territoriaux (PCAET), contredisant le principe d'intégration environnementale.

### II.3. L'IMPACT HYDROLOGIQUE ET L'INCOHÉRENCE DES COMPENSATIONS DE ZONES HUMIDES

Les zones humides qui jouent un rôle clé dans la régulation de l'eau et le maintien de la biodiversité, sont particulièrement impactées par le projet.

- **un impact massif et mal évalué en Tarn-et-Garonne :** le document de DAE1 ne permet pas une compréhension évidente de l'impact réel du projet dans le Tarn-et-Garonne. Entre zones humides effectives, zones humides temporaires et zones humides fonctionnelles, FNE82 comptabilise près de **1038,46 ha de zones humides touchées** par le projet (Page 266 - Pièce D2). Pourtant, pour les compensations, le document évoquant les "mesures d'évitement, de réduction et de compensation" n'évoque que **14 ha de zones humides à compenser** pour le Tarn-et-Garonne (Page 48 - Pièce F5).
- **carence en mesures ERC :** cette disparité entre destruction et compensation est inacceptable. De plus, aucune information précise sur les mesures ERC des zones humides n'est disponible dans le "Mémoire compensations écologiques et zones humides" (Page 9 - Pièce J). FNE82 exige des réponses claires : combien de zones humides seront impactées dans le Tarn-et-Garonne ? Quelle surface cela représente t'il réellement ? Combien seront compensées ? Les sites de compensation sont-ils identifiés et pérennes ? Les compensations démarreront-elles *avant* le lancement du chantier de destruction, comme l'exige le principe d'équivalence ?

### II.4. L'INCOHÉRENCE DES ÉTUDES D'IMPACT : LE « COPIER-COLLER » DES DOSSIERS DE 2014

L'analyse comparative des documents de la DAE1 de 2025 avec les dossiers de l'Évaluation d'Utilité Publique (EUP) de juin 2014 révèle une **reprise quasi-intégrale des études d'impact**, sans mise à jour significative des données environnementales.

- **un dossier « Copier-Coller » :** FNE82 constate que les sommaires sont les mêmes, les chapitres sur les mammifères (Page 22 du segment 3 de Pièce F2 de 2025 versus Page 291 de l'étude 2014) sont des reprises pures et simples. L'étude de l'impact sur le site Natura 2000 **« Cavités et coteaux associés en Quercy Gascogne »** présente les mêmes cartes, les mêmes photos et des mesures identiques malgré 11 années d'écart (24 pages en 2025 contre 30 en 2014, la différence étant due à moins de pages blanches).
- **des descriptions figées :** des phrases entières sont répétées mot pour mot, comme : *"Le projet ferroviaire a pu faire l'objet de mesures d'évitement pour permettre d'exclure un des deux secteurs du périmètre d'études pour la recherche de fuseau de passage"* (p. 171 Pièce F volume 5.3 de 2014, même phrase en 2025). Cette stagnation des études pose la question de l'honnêteté intellectuelle du dossier et de la facturation d'un travail de terrain non renouvelé.
- **l'absence de réflexion nouvelle :** cette reprise des données de 2014 invalide l'étude d'impact de 2025. Par exemple, le recensement des oiseaux du lac de Saint Nicolas, un site Natura 2000, est repris sans connaître la date du relevé, alors que la situation écologique des sites varie fortement au fil du temps. L'absence d'un **résumé non technique** clair en 2025, contrairement au dossier de 2014, rend de surcroît l'information sur les mesures ERC illisible.

### II.5. LA MENACE SUR LA BIODIVERSITÉ, LES ESPÈCES PROTÉGÉES ET LES SITES NATURA 2000

Le projet nécessite une dérogation à la destruction d'espèces protégées (comme le Vison d'Europe) et impacte directement des sites écologiques majeurs.

- **sites Natura 2000 directement concernés :** le projet menace plusieurs zones classées Natura 2000 dans le Tarn-et-Garonne pour leurs habitats et espèces d'intérêt communautaire : "La Garonne" (FR7200700) ; "Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste" (FR7301822) ; "Vallée de la Garonne de Muret à Moissac" (FR7312014) ; et "Cavités et coteaux associés en Quercy-Gascogne" (FR7302002). L'évaluation des incidences Natura 2000 dans le cadre de cette DAE1 est jugée insuffisante par FNE82 pour garantir l'absence d'atteinte significative à ces sites.
- **avis critique du CNPN :** le Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) a confirmé que les inventaires écologiques sont **insuffisants**, rendant impossible une évaluation sincère de l'impact et de l'efficacité des mesures ERC proposées.

### II.6. L'IMPACT DES MATÉRIAUX, DES GRAVATS ET UN MODÈLE DE TRANSPORT INADAPTÉ AUX ENJEUX CLIMATIQUES

L'impact environnemental du projet n'est pas seulement lié au tracé, mais aussi à la phase de construction, qui est un facteur majeur d'émissions de gaz à effet de serre et de production de déchets.

- **l'impact carbone des matériaux :** la construction de la LGV nécessite une quantité massive de matériaux (béton, acier, sable, gravier), dont l'extraction et la production génèrent d'importantes émissions de CO2. Selon les études menées par l'ADEME, la production de béton pour la construction de grandes infrastructures est responsable de **8 à 12 % des émissions mondiales de CO2** (source : ADEME, 2021).
- **la gestion des déchets et gravats :** le projet entraînerait la production de millions de tonnes de déchets. Il est estimé que pour chaque kilomètre de LGV, plus de **100 000 m³ de gravats** pourraient être produits, sans compter les résidus liés à l'extraction des matériaux nécessaires (source : Ministère de la Transition écologique, 2022). L'évacuation et le traitement de ces déchets nécessiteraient d'importants moyens logistiques, augmentant l'empreinte carbone. FNE82 déplore qu'**aucun élément n'informe le public sur la gestion des gravats** issus des travaux ou sur l'origine des matériaux nécessaires à la création de l'infrastructure.
- **contradiction climatique :** en contexte de crise climatique, le transfert modal de la route vers le rail ne passe pas par la LGV, dont l'impact carbone est loin d'être neutre. La construction de nouvelles lignes à grande vitesse génère des émissions de CO2 importantes, estimées à **2,5 millions de tonnes pour la seule phase de construction** (source : Ministère de la Transition écologique, 2022). Les émissions liées à la construction de nouvelles lignes sont en totale contradiction avec les objectifs de la transition énergétique.

**Pour l'ensemble des éléments exposés dans cette partie II, FNE82 émet un avis défavorable.**

## PARTIE III : LE DÉFAUT DE JUSTIFICATION ET L'ABSENCE DE RAISON IMPÉRATIVE D'INTÉRÊT PUBLIC MAJEUR (RIIPM)

L'autorisation d'un projet entraînant la destruction d'espèces protégées (nécessaire via la DAE1 pour les travaux préalables) est subordonnée à la triple condition que le projet réponde à une **Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM)**, qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et que la destruction ne nuise pas au maintien des populations d'espèces. FNE82 considère que la condition de RIIPM n'est absolument pas remplie.

### III.1. LA RÉFUTATION DE L'IMPÉRATIF PAR LES INSTANCES INDÉPENDANTES

Le caractère "impératif et majeur" du projet est contesté par les autorités environnementales consultées.

- **avis du CNPN :** le Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) a explicitement rendu un avis critique, confirmant que la justification du RIIPM **n'est pas démontrée**.
- **disproportion entre coût et gain :** le bénéfice principal du projet - un gain de temps de l'ordre de quelques dizaines de minutes entre les métropoles - est dérisoire et non-impératif, surtout si on le met en balance avec le **coût exorbitant du projet** (estimé à plus de 14 milliards d'euros) et les **impacts écologiques massifs et irréversibles** (destruction de 9194 ha de milieux). L'utilité socio-économique marginale est largement dépassée par la dette financière et la dette écologique générées.

### III.2. UN BILAN CLIMATIQUE INCERTAIN INVALIDANT L'INTÉRÊT PUBLIC À LONG TERME

L'intérêt public d'un tel projet doit s'inscrire dans le long terme et être cohérent avec les engagements nationaux et internationaux en matière climatique. Le projet LNSO ne répond pas à cette exigence.

- **bénéfices climatiques faibles ou incertains :** comme le souligne la SEPANSO Gironde, « **Les bénéfices climatiques sont faibles ou incertains** ». L'impact carbone massif et immédiat lié à la phase de construction (**2,5 millions de tonnes de CO2**) met des décennies à être compensé par l'exploitation, et ce, uniquement sous des hypothèses de report modal optimistes et contestables.
- **non-Réduction du trafic aérien :** Le projet LGV ne permettra pas une réduction significative du trafic aérien ou routier, car ses tarifs resteront élevés et la fréquentation du TGV concernera majoritairement les classes aisées. L'argument d'un « transport écologique » au service du climat est donc largement décrédibilisé.
- **existence d'une alternative plus performante :** le fait qu'une solution alternative, la modernisation du réseau existant, puisse générer un impact climatique positif supérieur (une réduction de **2 millions de tonnes de CO2 par an**, selon le Haut Conseil pour le Climat (HCC)) **détruit légalement le caractère impératif** du projet LNSO.

### III.3. UN PROJET ACCÉLÉRANT LE "DRAINAGE TERRITORIAL" AU LIEU DU RÉÉQUILIBRAGE

L'argument d'intérêt public fondé sur le rééquilibrage territorial et le dynamisme économique est tout aussi faible.

- **concentration des richesses :** au lieu de servir l'ensemble du territoire, le projet risque d'accélérer la **concentration de l'activité et des emplois sur les métropoles** (Bordeaux et Toulouse), conduisant à un **« drainage du territoire »** et à une marginalisation accrue des zones rurales et des villes moyennes.
- **injustice sociale :** la LGV est un outil de transport rapide destiné avant tout aux déplacements d'affaires et à une clientèle à haut revenu. Financer cette infrastructure par des impôts locaux et la dette publique, au détriment des réseaux de transport du quotidien (TER, lignes classiques), est une source d'**injustice sociale et territoriale** contredisant l'idée d'un "intérêt public majeur" général et équitable.

### III.4. L'EXISTENCE D'UNE SOLUTION ALTERNATIVE SATISFAISANTE INVALIDE LA RIIPM

En droit européen et français de l'environnement, le RIIPM ne peut être établi s'il existe une **solution alternative satisfaisante** moins impactante. La proposition d'une modernisation performante des lignes existantes (voir Partie IV) constitue cette alternative, rendant la condition de RIIPM non remplie pour le projet LNSO.

**Pour l'ensemble des éléments exposés dans cette partie III, FNE82 émet un avis défavorable.**

## PARTIE IV : L'ALTERNATIVE CRÉDIBLE ET LA NÉCESSITÉ DE REVOIR LES PRIORITÉS FERROVIAIRES

En droit de l'environnement, le **principe d'évitement** impose de privilégier la solution la moins impactante lorsqu'une alternative satisfaisante existe. Au vu des faibles gains socio-économiques et écologiques du projet LNSO (Partie III), FNE82 réaffirme qu'une **solution alternative satisfaisante** existe et doit être privilégiée : la modernisation du réseau ferroviaire existant.

Nous rappellons que la seule approche conforme au droit, au bon sens écologique et à l'intérêt collectif consiste à privilégier les **alternatives ferroviaires existantes, nettement moins destructrices et déjà identifiées comme suffisantes pour répondre aux besoins de mobilité.** Ces solutions, rapides à mettre en œuvre, représentent une approche **pragmatique** et **respectueuse de l'environnement**.

### IV.1. INVESTIR DANS LA MODERNISATION DES LIGNES EXISTANTES

Plutôt que de créer une nouvelle ligne à fort impact environnemental et financier, FNE82 préconise l'**amélioration des infrastructures actuelles.**

- **gains de temps et coût réduit :** la modernisation des voies existantes, par l'électrification et le doublement de certaines sections, pourrait permettre un **gain de temps significatif (20 à 30 minutes)** pour un **coût cinq fois inférieur** à celui de la LGV.
- **argument du gain de temps surestimé :** l'argument du gain de temps de la LGV est surestimé, car les temps cumulés de **pré et post-acheminement représentent en moyenne 55 minutes** pour les services à grande vitesse. La majorité des usagers effectuent des trajets régionaux qui ne bénéficieraient pas significativement de cette nouvelle infrastructure.

### IV.2. FAVORISER UN MAILLAGE FERROVIAIRE RÉGIONAL PERFORMANT

L'investissement doit être réorienté vers les transports du quotidien, qui représentent la majorité des besoins des citoyens.

- **priorité aux trajets quotidiens :** actuellement, **75 % des trajets quotidiens en train concernent des déplacements régionaux et interrégionaux**. Le renforcement de ce réseau secondaire permettrait une meilleure desserte des territoires et désenclaverait certaines zones rurales.
- **différence de coût :** la modernisation des lignes secondaires nécessiterait un investissement de **3 milliards d'euros,** contre plus de **14,3 milliards pour la LGV**.
- **équité territoriale :** le collectif LGV Non Merci souligne que les lignes secondaires permettent d'irriguer plus efficacement l'ensemble du territoire et de répondre aux besoins des habitants en **limitant les fractures territoriales**.

### IV.3. DÉVELOPPER UN TRANSPORT MULTIMODAL INTÉGRÉ

Le report modal vers le ferroviaire passe par une meilleure intégration des différents modes de transport.

- **intermodalité et gares locales :** le développement de l'**intermodalité** (trains, bus, vélos) est un levier clé pour augmenter la part modale du ferroviaire. Un meilleur investissement dans les gares et les pôles d'échange permettrait une transition fluide entre les modes de transport et de **valoriser les gares locales**.
- **négligence des infrastructures de proximité :** les analyses du collectif LGV Non Merci démontrent que les gares des petites et moyennes villes sont souvent négligées au profit des grandes infrastructures, alors qu'une politique d'investissement plus équitable pourrait favoriser la **mobilité de proximité** et permettre un report modal significatif vers le train.

### IV.4. OPTIMISER L'UTILISATION DES RESSOURCES PUBLIQUES ET RENFORCER LA COHÉRENCE CLIMATIQUE

L'impact économique et écologique de la LGV est en totale contradiction avec les objectifs de soutenabilité.

- **rentabilité faible et dette colossale :** le coût exorbitant de la LGV (14,3 milliards d'euros) hypothèque les finances publiques. Une étude de la Cour des comptes (2021) pointe que les lignes à grande vitesse en France enregistrent une **rentabilité très faible, souvent inférieure à 5 %**. L'association Alternative LGV rappelle que les coûts des précédents

projets LGV ont été systématiquement sous-estimés, entraînant une **dette ferroviaire colossale**.

- **potentiel climatique supérieur de l'alternative :** le transport ferroviaire est en lui-même 10 fois moins polluant que l'avion et 4 fois moins que la voiture. Une amélioration du réseau existant pourrait permettre une réduction de **2 millions de tonnes de $CO_2$ par an**, selon le Haut Conseil pour le Climat (HCC). L'optimisation des lignes régionales permettrait de **réduire les émissions de CO2 de 30%** sur ces trajets (source : ADEME, 2020).
- **modèle élitisme vs. transition écologique :** le projet LGV ne permettra pas une réduction significative du trafic aérien ou routier, car **ses tarifs resteront élevés et la fréquentation concernera majoritairement les classes aisées**. Une amélioration du réseau conventionnel, en revanche, permettrait une **démocratisation du train** et une vraie transition écologique.

**Pour l'ensemble des éléments exposés dans cette partie IV, FNE82 émet un avis défavorable.**

## CONCLUSION GÉNÉRALE : DEMANDE DE REFUS DE L'AUTORISATION

Au vu des **manquements procéduraux graves**, des **risques écologiques immédiats et irréversibles** qu'entraînent les investigations préalables (défrichement de plus de 1000 ha, études d'impact obsolètes) et de l'**absence de démonstration de la Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM)**, France Nature Environnement Tarn-et-Garonne (FNE82) demande solennellement aux préfets de département de **rejeter la première Demande d'Autorisation Environnementale (DAE1)** du projet Ligne Nouvelle Bordeaux-Toulouse.

Cette décision est la seule qui soit conforme au droit de l'environnement, notamment aux principes d'évitement, de non-régression et aux objectifs climatiques nationaux. L'intérêt public réside dans le financement d'une transition écologique réelle et d'un transport ferroviaire du quotidien, non dans la poursuite d'un Grand Projet Inutile et Imposé.

**FNE82 restera mobilisée et vigilante pour la préservation du patrimoine naturel du Tarn-et-Garonne et des équilibres écologiques essentiels de la région.**

# Prevoteau Jean-Claude - Pompéjac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:43:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défaillance dans l'analyse d'évitement

**Contribution :**
L’évitement stratégique implique de démontrer l’absence de solution alternative raisonnable.Je constate que le dossier DAE1 ne comporte pas d’étude comparative des solutions de modernisation du réseau existant ni d’évaluation circonstanciée des autres options de mobilité.En l’état, il n’est pas établi que la réalisation d’une infrastructure nouvelle constitue l’unique option compatible avec les objectifs poursuivis.Cette carence ne permet pas de conclure à la conformité du projet avec les exigences européennes applicables aux espèces protégées.Je suis par conséquent DÉFAVORABLE à la demande d’autorisation environnementale DAE1.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.
**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:43:50
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** MAIL TEST DU MERCREDI 26 NOVEMBRE 2025
**Contribution :**
Bonjour, Ceci est un mail de TEST. Mathieu RIBAUTECommissaire de Justice associé SCP CASIMIRO â?" RAYNAUD â?" RIBAUTE â?" BERENGUER â?" MEDRANO6 Route d'Espagne31100 TOULOUSE T : 05 61 ** ** **W : www.cdjtoulouse.fr
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (image001.png)



Télécharger la pièce jointe originale (image002.png)



# Le Poul Moira  - Lorient

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:46:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Réflection plus complète sur la totalité du projet
**Contribution :**
Il faut bien prendre en compte les avis de chacun sur ce genre de projet, pas seulement consulté ceux qui vous donneront les autorisations sans réel fondement et analyse approfondie. Les projets se créent et peuvent prospérer sans problème grâce à une cohésion et compréhension de plusieurs acteurs, l'œuvre de plusieurs consultations sur différents domaines, offrir la liberté à chacun , qui sera toucher de près comme de loin par les différents projets comme vous le faites avec la consultation, de s'exprimer afin de mieux appréhender les démarches et trouver des solutions alternatives qui pourra mettre tout le monde d'accord, sans fracas ni heurts. Je vous remercie de nous permettre de nous exprimer sur ce projet, en espérant que chaque voix, chaque conseils, chaque complainte soit étudiée et puisse vous permettre de mieux avancés. Prenez en compte le vivant qui nous entoure, tout est essentiel sur terre.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# charlot fabien - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:46:50
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** opposition au projet GPSO d'un point de vue de l'environnement
**Contribution :**
Un projet de LGV en contradiction avec le SCOT en vigueurLa ligne LGV comme tout projet public ou privé est censée être en cohérence avec le SCOT Sud-Gironde. Force est de constater que le projet est en contradiction importante par rapport aux objectifs portés par les élus locaux, et validés par les services de l'Etat.Je précise que j'étais intervenant de l'équipe d'études lors de l'élaboration de ce document, et que j'ai vécu « de l'intérieur » les échanges politiques et techniques entre élus et techniciens.3 thèmes majeurs semblent  en contradiction avec les prescriptions et préconisation du DOO du SCOT Sud-Gironde :-Contradiction environnementale : le SCOT Sud-Gironde acte dans le DOO, la préservation de la trame vert et bleue du territoire. Force est de constater que de nombreuses rivières sont lourdement impactées par le tracé, par la période de travaux et par l'exploitation future de la ligne. De même, des préconisations avaient été collectivement actées pour la préservation des réservoirs de biodiversité, mais aussi des zones naturelles protégées comme les ZNIEFF, zones NATURA 2000. Là aussi, le projet entre complétement en contradiction avec les prescriptions et préconisations portées par le SCOT Sud-Gironde. Les corridors écologiques permettent le déplacement des espèces entre les habitats. Le projet traverse plusieurs axes de continuité identifiés dans les documents régionaux et locaux de planification écologique. Le dossier mentionne la mise en place d'ouvrages de franchissement, mais sans démontrer leur adéquation avec les besoins des espèces locales ni leur localisation exacte. Sans justification scientifique de la fonctionnalité des ouvrages de franchissement, la continuité écologique n'est pas garantie, ce qui constitue un manquement aux engagements de la Trame verte et bleue.-Contradiction sur le thème des déplacements : SCOT Sud-Gironde a acté une organisation des déplacements basée sur le rabattement des transports publics vers la voie ferrée Bordeaux – Toulouse existante. Le pôle de Langon devait servir de pôle central, avec une organisation territoriale des transports publics vers cette ville, mais aussi vers les gares de La Réole,  Podensac…. . Le présent de GPSO – LGV nie complètement cet objectif majeur, validé en son temps par les intervenants et les services de l'Etat. Pire, il vient desservir des territoires peu concerné par le développement du Sud-Gironde, avec une gare prévue (sil le projet décline ses 2 branches) à côté de Captieux (environ 1000 habitants) ! Aucune organisation territoriale des transports ne peut être justifiée vers ce nouveau pôle. Enfin, aucun document graphique porté au SCOT Sud-Gironde n'acte la possibilité de réaliser ce type

d’ouvrage, qui de par son ampleur, et l’investissement public déséquilibre complètement le projet territorial local porté par les élus.-Contradiction démocratique : le SCOT a été élaboré en présence des 136 communes du SUD-Gironde qui le composent et de leurs représentants : les maires. Il a été trouvé un consensus parmi les élus, pour rejeter tous les tracés proposés de LGV. L’imposition d’une LGV entrant en contradiction avec le projet collectif, est bien un deni de Un projet de LGV en contradiction avec le SRADET et les lois de protection de l’environnementA la lecture des avis, et des documents mis à disposition du public, je souhaite rappeler que l’Autorité environnementale a de nouveau examiné, 25 septembre 2025, le dossier des promoteurs du GPSO et a rendu un avis sur l’ensemble du projet. Dans un avis de 82 pages, l’Autorité environnementale pointe les lacunes de fond, que ce soit sur les cartographies ou sur les cahiers territoriaux qui sont jugés « d’inachevés ». Elle relève l’absence ou l’obsolescence de données chiffrées, essentielles notamment à l’évaluation de l’éventuelle Raison Impérative d’Intérêt Public Majeur – RIIPM du projet, l’absence d’études de solutions de substitution pouvant satisfaire plus correctement aux objectifs du projet et moins impactantes pour l’environnement. En particulier, la séquence Eviter Compenser, Réduire (ERC) est peu abordée et semble dérisoire par rapport à l’ouvrage projeté et aux enjeux identifiés.« L’étude d’impact reste, à ce stade, incomplète [...]. Elle relève notamment l’absence de cartographies précises et homogènes des milieux mettant en évidence, par superposition, les enjeux, le manque de certaines données chiffrées (surfaces, volumes, effectifs d’espèces, émissions de gaz à effet de serre (GES)), la faiblesse de certaines analyses fonctionnelles et l’absence d’évaluation des effets cumulatifs ».Pour prendre un exemple : Cahier territorial n°7 –Secteur d’Agen et de la Garonne« Le septième cahier territorial s’attache au secteur d’Agen, en rive gauche de la Garonne, entre Le Passage et Colayrac, où le projet prévoit la gare nouvelle d’Agen, un barreau de liaison inter-gares franchissant la Garonne et un important site ferroviaire mutualisé (base travaux et futur centre de maintenance de la ligne nouvelle) au sein de la technopole Agen-Garonne (zone d’aménagement concerté TAG). Ce territoire s’inscrit dans une plaine alluviale à très forte valeur agricole, traversée par un maillage dense de cours d’eau secondaires et de canaux, et soumise à un risque inondation majeur : plus de 200ha sont classés en zone inondable, dont 110ha en zone rouge PPRI, ce qui en fait l’un des tronçons les plus sensibles du projet à l’échelle hydraulique. La plaine est encore largement agricole (maïs irrigué, cultures spécialisées, vergers) et ponctuée de ripisylves et de haies bocagères qui assurent une continuité écologique entre Garonne, canal et coteaux. L’urbanisation, plus dense côté Le Passage et Estillac, progresse rapidement sous l’effet des projets connexes (Zac TAG, zones d’activités de Colayrac, extension du parc technopolitain), ce qui accentue la pression foncière.»Cet avis de l’autorité environnementale pose 2 questions :-La mise à jour des données et des projets réalisés concrètement sur le terrain à prendre en compte.-La consommation de terre agricole par ailleurs préservées à juste titre dans les documents d’urbanisme est aussi absurde-La réalisation d’un viaduc sur le pont canal de la Garonne à Agen. Comment un tel ouvrage peut-il être accepté par les responsables des Monuments Historiques. Ce site d’exception au sens littéral du terme, ne peut être dégradé par un viaduc complémentaireUn projet de LGV en contradiction avec les finances publiquesAu moment, où les contraintes budgétaires pèsent sur les finances publiques, où les besoins essentiels semblent difficiles à assouvir, il parait contre-productif de s’entêter sur le financement d’un tel projet. Notamment, les aides promises par la Commission Européenne, ne semblent pas au rendez-vous, ce qui déséquilibre fortement le montage financier de l’opération.De plus, ces sommes, et les enjeux économiques pour les entreprises peuvent être déployés sur d’autres projet locaux (rénovation de la ligne existante, mise en place d’un cadencement efficace, achat de nouveaux matériels roulants, rénovation des gares et quartier urbains à proximité…. En bref, la création d’un véritable RER interurbain moderne et efficace entre les différentes villes de la Garonne comprises entre Bordeaux et Toulouse.Enfin, les fluctuations de budget semblent amener le prévisionnel du projet vers des sommes astronomiques, creusant la dette publique, et étant

insoutenable pour les générations futures. D’un budget présenté à plus de 10 milliards d’euros, la note est passé à 12, il est évoqué 15…. .
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# HAEUSER Christiane - Latresne

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:47:41
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable au projet GPSO à cause de ses impacts délétères envers l'environnement.
**Contribution :**
Je suis défavorable au projet de nouvelle ligne ferroviaire GPSO trop coûteux et destructeur de milieux naturels et de terres agricoles. Certaines zones seront irrémédiablement impactées et des équilibres biologiques et des réserves de biodiversité seront détruits pour toujours, comme la vallée du Ciron par exemple.Tous les organismes indépendants, scientifiques et environnementaux ont tiré la sonnette d'alarme et émis un avis défavorable ou très critique envers le projet. Nous devons préserver au maximum les espaces naturels pour les générations futures et privilégier la modernisation de la ligne ferroviaire existante. Cela aura en outre l'avantage d'être un projet beaucoup moins coûteux pour les contribuables.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Stéphane - Préchac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:49:06
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Cout et financement insertin
**Contribution :**
A ce jour le montant de ce chantier n'est pas fixer, l'évaluation datant de 2014. Le financement de l'Europe n'est toujours pas garantie, l'état se désengage financièrement.A l'heure ou l'on demande au français de se serrer la ceinture, il serait bien que notre gouvernement en fasse de même.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Charlotte - Balizac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:51:26
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable sur la demande d autorisation environnementale
**Contribution :**
J’émets un avis défavorable à l’autorisation environnementale de la LGV nouvelle Aquitaine GPSO. Il existe déjà des lignes existantes dont la rénovation coûterait moins cher tant financièrement qu’ecologiquement.La LGV traverse des zones natura 2000 qui ont été créé pour être protégées et non pour être détruite.La lgv va traverser des zones de reproduction de la torture cistude d’Europe. Nous ne pouvons ignorer le désastre écologique qu entrainera cette nouvelle lgvA l’heure du réchauffement climatique la betonisation et l’artificialisation des sols pour cette lgv relève de l’´irresponsabilité.Je suis défavorable à cette nouvelle ligne , je suis défavorable à son autorisation environnementale . Nous avons de nombreuses chauves souris chez nous, la lgv va les chasser . Tout va mourir et ce n’est pas justifié. Pour notre avenir, vos enfants, vos petits enfants ne faites pas cette ligne. Rénovez les lignes du quotidien.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rouzo Camille - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:51:28
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** effets hydromorphologiques
**Contribution :**
Bonjour ; Outre la défiguration de la magnifique vallée du Ciron (normalement protégée), la LGV risque d'entrainer des conséquences hydromorphologiques, c'est à dire la transformation durable du système hydrographiques. Ces modifications peuvent comporter des risques : assèchement de zones, ruissellement, incapacité de la terre à absorber, en bref : l'artificialisation des sols entrainent des risques, par exemple d'inondations locales. Le dossier présenté ne prend pas en compte ces risques, et s'il traite des franchissements de cours d'eau, il ne précise pas ses modalités (ce qui est fort tout de même sur 34000 pages pour oublier ça convenons en). Outre les risques d'inondations, si le réseau est perturbé en un point, c'est au final la globalité de la zone qui peut être impactée : tel ou tel lac à proximité pourrait, faute d'alimentation, se retrouver à sec. Le dossier n'étudie pas ces possibilités et ne propose pas de protection adéquate pour ces environnements que la LGV pourrait toucher alors même qu'ils ne se trouvent pas sur son tracé. Quant à la ligne elle même, elle est imperméabilisée : or, aucun suivi n'est prévu, pour vérifier que cela ne causerait pas de dégât (ruissellement ou autre). Aucune prévention ou suivi des inondations, de la gestion des eaux pluviales au cours du chantier, ou encore des cours d'eau par la suite, n'est mentionnée dans le dossier. Au vu des risques encourus, il est peu entendable d'engager de tels travaux sans avoir non seulement conscience de ceux-ci mais aussi des solutions à leur égard. Ne prenons pas de risque : ne construisons pas cette LGV.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Brèthes Julien - Sadirac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:51:57
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Raison d'être de la PPVE
**Contribution :**
Constat : Cette forme de participation du public amenée par la loi sur l'industrie verte est possible après la première enquête publique de 2014 (majoritairement défavorable, avec en sus un avis négatif du commissaire enquêteur) et la signature du décret de DUP en 2016 malgré l'enquête publique. Question : au sens démocratique, que vient apporter cette consultation dans la mesure où ce projet de lignes nouvelles a été rejeté il y a une dizaine d'années ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Stephane - Préchac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:51:58
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Annulation de cette enquête
**Contribution :**
Le dossier d'enquête est clairement incomplet et le mode de consultation ne permet pas une consultation optimale.Je souhaite donc l'annulation de cette enquête publique.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Beziade Alexandre - Saint-Martin-Curton

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:52:18
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Opposition sur le projet environnemental
**Contribution :**
Les nuisances sonores du passage éventuel de ce train sont largement sous-estimées
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## TOUCHEFEU Marie - Monbahus

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:53:06
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Urbanisation et sauvegarde des terrains agricoles
**Contribution :**
Le projet de de la LGV monopolise les terrains de demain, sur des terres fertiles, celles qui nourriront les utilisateurs citadins de cette ligne. Cette occupation des sols est néfaste pour l'avenir, non durable. Elle va à l'encontre des recommandations scientifiques et aucun processus de compensation ne pourra remédier à ces pertes. La ligne déjà existante doit être améliorée. Le coût du projet de la LGV peut aller vers l'innovation et non vers la destruction.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## Marie - Talence

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:54:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Défavorable
**Contribution :**
Défavorable
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## MAUVAIS Françoise - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:56:17
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Vallée du CIRON
**Contribution :**
Le site de la Vallée du CIRON constitue un espace avec sa hêtraie, des nombreuses espèces animales dont certaines sont rares ,qui m'apparait indispensable à protéger pour sa transmission aux générations futures. Le développement de réseaux ferroviaires modernes, rapides et confortables entre les grandes villes est indispensable mais je considère le réseau des petites lignes utilisée ou qui pourrait être utilisé dans notre région a grandement besoin d'être amélioré pour le transport du quotidien au profit des personnes qui ont besoin de se déplacer pour travailler ou étudier et se déplacer pour tous motifs. C'est vers ce réseau là, celui des petites lignes dans notre région que devrait d'abord porter les investissements et les moyens afin d'améliorer l'offre de transport collectif par rail aujourd'hui totalement insuffisante pour répondre aux besoins afin que davantage de personnes puissent renoncer à l'utilisation de leurs voitures personnelles.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

## Stephane - Préchac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 22:56:28
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Oui au train du quotidien
**Contribution :**

Aucune étude concrète n'a été réalisée sur l'amélioration des lignes existantes.Cela permettrait de gagner du temps de trajet et de faire des économies.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Caroline - Lespinasse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:00:13
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Moins de LGV plus de TER
**Contribution :**
Bonjour,Comment justifier vouloir gagner 20 minutes - l'écart entre le projet actuel et un projet qui aurait consisté à la rénovation des voies existantes - en détruisant 5000ha de forêts, zones humides, terres agricoles ?La sncf nous explique que des arbres vont être replantes mais un arbre ne se change pas comme le dernier iPhone. Et non le fret ferroviaire ne sera pas développé, les précédents projets lgv ont montré que c'était un argument fallacieux. D ailleurs la sncf l'a bien compris puisque Geodis, 1er transporteur routier, est devenue l'une de ses filiales. Un autre argument de greenwashing consiste à dire que la lgv permet de concurrencer l'avion. La réalité c'est que l'explosion des prix des billets engendré par les lgv en plus de rendre inaccessible ce moyen de transport pour bon nombre de personne, a democratisé l'avion bien plus que le train. Et à l' heure des grandes politiques d'austérité, est ce que c'est normal de dépenser 20 milliards d'euros pour ce type de projet inutile ? A l'heure où l'on détruit notre système social , où l'on crève dans les couloirs d'hôpitaux faute de moyen ?Est ce que c'est vraiment ça la priorité ??? Gagner quelques minutes à coup de milliards et au détriment des trains du quotidiens qui n'ont plus de finances ? Carole delga chouine pour maintenir par exemple le Auch toulouse alorz qu' elle est directement impliquée dans les projets inutiles et très coûteux.Vous nous emmenez collectivement droit dans le mur. Oui au train du quotidien non à la lgvCaro
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Dumas Jutta - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:00:25
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**
Je ne peux absolument pas ingurgiter la quantité de documents pour signaler d'éventuelles incohérences, irrégularités etc. Dans le dossier. Une synthèse adaptée aux besoins d'une compréhension pour tout citoyen /citoyenne aurait était nécessaire. A défaut, je reprends un des problèmes qui me préoccupe particulièrement, à savoir les risques de pollution de zone de captage , identifié dans la contribution de l'association EauSecours 31 :Concernant les dossiers réglementaires portant sur la thématique de l'eau, l'Autorité environnementale relève qu'ils « ne couvrent qu'une partie des enjeux et ne compensent pas suffisamment ces lacunes de fond ». Plus spécifiquement, nous rejoignons les recommandations de l'Autorité environnementale concernant la nécessité de compléter le dossier par la localisation cartographiée des captages pour l'alimentation en eau potable et de leurs périmètres de protection, de qualifier la vulnérabilité des nappes superficielles et profondes, et d'identifier les zones de connexion nappe–surface sensiblesNous sommes étonnés de la forte insuffisance de cette étude d'impact au regard des enjeux majeurs que représente la ressource en eau. En effet, il est simplement cartographié les cours d'eau, sans hiérarchisation de leur importance et de leur utilisation prioritaire pour l'alimentation en eau potable ou dans les zones sensibles. Or, il est essentiel de les intégrer dans un objectif de santé publique, et afin d'apprécier la compatibilité du projet avec les différentes législations sur l'eau potable en vigueur, mais aussi dans

un objectif de santé publique et de protection de l’environnement.L’intégration de l’état de qualité et l’usage des cours d’eau dans la cartographie de l’évaluation environnementale est indispensable.Notre Association Eau Secours 31l a examiné la situation de la ressource en eau superficielle mobilisée pour la production d’eau potable de Toulouse, via l’usine de potabilisation de Saint-Caprais, desservant plus de 100 000 habitants. Nous avions déjà alerté et questionné SNCF Réseau, l’Agence Régionale de Santé, et Réseau 31 en mars dernier, concernant les risques importants de pollution de l’eau liés à la construction d’un viaduc qui passerait au-dessus du point de prise d’eau potable de l’usine de Saint-Caprais.L’Autorité environnementale rappelle que toute atteinte locale à la qualité de la ressource en eau issue de cette usine aura un impact majeur sur la qualité et la disponibilité en eau potable pour la population.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LAURENT - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:00:46
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Observation sur la consultation publique GPSO
**Contribution :**
Je ne comprends pas qu'au regard de l'enjeu, il n'y a pas eu plus de réunions d'informations de la part de la SNCF, que la consultation ne se fasse que par voie électronique ce qui exclue les personnes que n'ont pas accès ou qui maitrise mal l'informatique. Le temps pour étudier les documents est très insuffisant. Pourquoi une consultation alors que ce projet aurait mérité une vraie enquête publique. J'ai un doute sur la prise en compte des avis des participants compte tenu qu'à chaque fois précédemment on n'a jamais tenu compte des résultats (DUP,Enquêtes...).
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Rouzo Camille - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:01:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** fragmentation écologique
**Contribution :**
Bonjour ; J'attire votre attention sur la fragmentation spatiale que provoque cette LGV : en plus des déjà très nombreuses routes diverses, lotissements et autres, les espaces sont déjà passablement anthropisés. Or, la fragmentation de cet espace érode la biodiversité, les différents individus d'une même espèce se retrouvant isolés. On ne trouve nulle part dans le dossier la mention d'une étude concernant cet effet (négatif) sur la faune. On notera également que les engagements de la Trame verte et bleue actent une continuité écologiques entre vallées et zones boisées. Or, la LGV traverse plusieurs de ces zones de continuité, qui ont été répertoriés sur les cadastres régionaux et sont donc un état de fait. Encore une fois, la LGV bouleverse les décisions et conditions de vie au niveau local, sans prendre en compte ce qui est effectif, y compris les décisions à échelle régionale. En bref, un projet illégitime, inutile, dont la légalité est douteuse, écocidaire, qui ne règle en rien les fractures sociales et au contraire s'assied sur les revendications populaires : faisons le ! Cordialement ;
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Justine - Ajaccio

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:01:25
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Honte à la LGV et stop

**Contribution :**
C’est dingue ça continuer de tout détruire pour juste aller plus vite. Malheureusement la lgv a vu le jour entre Paris et Brest… non seulement l’environnement a trinqué mais en plus certains avaient des lignes directes comme Le Mans - St brieuc et sont obligés de changer à Rennes depuis cette super LGV juste pour faire gagner du temps depuis Paris. Alors si les Bordelais veulent gagner du temps au détriment de la vallée du Ciron qu’ils aillent ou retournent à Paris !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Brèthes Julien - Sadirac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:02:57
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Compatibilité d'un projet imposé avec les aléas du changement climatique
**Contribution :**
Question : dans quelle mesure le projet prend en considération le fait qu'avec une température moyenne qui augmente et des aléas climatiques seront plus fréquents, les trains ne pourront pas circuler à vitesse prévue en raison de la dilatation des installations et des tensions sur l'acheminement de l'énergie électrique nécessaire aux motrices? Idem pour les conditions de grand froid : sur le LGV Est Européenne les TGV doivent circuler à faible allure lors des épisodes neigeux et par grand froid au risque de décrocher des blocs de glace et endommager le matériel roulant.Les estimations de temps de parcours sur la LNSO tronçon Bordeaux - Toulouse à - 1 heure pour les trains qui ne s'arrêtent pas et sur la LNSO tronçon Bordeaux - Dax à - 17 minutes pour prévoient-elles cette nuance ? Conclusion : sauf démonstration contraire ; avis défavorable à ces investigations préalables qui sont le préambule d'un vieux projet insensé d'un autre temps. Celui de l'ancien monde qui se débat.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Tzvetan Gwladys - Montgaillard-en-Albret

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:03:09
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** AVIS DEFAVORABLE
**Contribution :**
L’évaluation des impacts bruts sur les espèces et les habitats est mal justifiée et les niveaux d’impacts semblent avoir été volontairement minimisés. La séquence ERC présentée dans le rapport est incomplète, insuffisamment détaillée et ne justifie pas une absence de perte nette de biodiversité. Le projet va détruire 2 850 hectares de forêts et 250 hectares de zones humides et traversera huit sites Natura 2000. Au regard de l’impact écologique du projet, les mesures proposées semblent très largement sous-dimensionnées.Le Pélobate cultripède, espèce protégée à forte patrimonialité classée « Vulnérable » à l’échelle nationale, n’est pas évoqué dans l’état initial, pourtant le tracé de la LGV va traverser la seule population connue en Lot-et-Garonne. Les données récentes du CEN Lot-et-Garonne (2024, 2025) ne semblent pas avoir été prises en compte, ni dans l’évaluation des impacts ni dans la définition de la séquence ERC.Outre ces considérations écologiques et réglementaires, des centaines de communes localisées sur le trajet de la LGV se retrouvent sollicitées pour financer le projet, alors que la très grande majorité d’entre elles ne bénéficieront pas d’un arrêt LGV. Concrètement, des populations rurales verront leur cadre de vie dégradé et devront contribuer financièrement à une infrastructure dont elles n’auront pas l’usage — la double peine.En outre, dans un rapport interne publié cette année, la SNCF alerte qu’il manque 1 milliard d’euros par an pour financer correctement l’entretien du réseau ferroviaire. Le groupe juge que si rien n’est fait, 4 000 kilomètres de lignes pourraient voir la qualité de service se dégrader dès 2028, voire jusqu’à 10

000 kilomètres d’ici une dizaine d’années. Dans ce contexte financier déjà fragile, pourquoi lancer un projet au coût faramineux?? La priorité devrait être donnée à la rénovation et à l’entretien du réseau existant. La transition écologique passe avant tout par une optimisation des infrastructures déjà en place.Le coût du projet est faramineux et questionnable au regard des bénéfices annoncés et des impacts induits.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# FAUX Frédéric - Captieux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:08:37
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis LNSO  LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
Bonjour, La consultation n’est pas accessible pour le commun des mortels ; pas d’accès au dossier papier en mairie, notamment.Un cul-terreux, comme moi, n’a pas la capacité de consulter un aussi important nombre de pages dans le délai que vous imposez de façon unilatérale : c’est donc anti démocratique !Le tracé proposé entre Bordeaux et Toulouse impacte très fortement la vallée du Ciron qui est un patrimoine exceptionnel et rare sur notre continent voire sur notre planète, qui rend cet espace d’intérêt mondial ; il est impératif de conserver et de protéger ce bien commun.La biodiversité est mise en avant dans tout les médias et par beaucoup de nos représentants du monde politique ; rendant incompréhensible qu’un tel projet puisse voir le jour aux vues de ses impacts environnementaux. Je donne, donc, un avis défavorable à la demande d’autorisation environnementale relative aux investigations préalables du projet LGV Bordeaux-Toulouse.Adishatz.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# FABIEN - Pessac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:09:08
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** LGV Bordeaux / Toulouse
**Contribution :**
Je suis contre ce projet de ligne lgv BORDEAUX / TOULOUSEA ma connaissance la partie écologique du dossier actuel parait incomplète, avec entre autres des sujetsnon traités voir sous estimés dans certains domaines :  . Reboisements compensatoires (positionnement des emplacements de substitutions ?) .. Positionnement des nombreuses zones humides et autres soumises à des traitement à la chaux .. Le ratios des pollutions sous estimés concernant la prise en compte de l'extraction des agrégats, le transports des matériaux de remblais, la fournitures et la réalisation des bétons et aciers, le fonctionnements des engins et véhicules .....). L'impasse sur l'impact concernant le bruit, la poussière ainsi que la circulation routière tous néfastes pour la santé et la sécurité des riverains durant les travaux.A  NOTER : Des tracés réalisés sur les voies SNCF existantes auraient l'avantage d'être nettement moins polluants.D' autre part ce projet semble flou et non adapté :- Financements et coût global du projet réactualisé non communiqués- Solution choisie nettement plus chère et moins rationnelle que la version sur la base des lignes actuelles ( Mais sans doute moins prestigieuse).- Participation fiscale complémentaire anormale et effectuée sans consultation auprès des contribuables locaux.- Projet très onéreux et non prioritaire dans le contexte économique actuel ( la priorité est à d'autres travaux plusurgents et plus utiles qui font déjà l'objet d'un report au niveau régional / constructions de nouveaux lycées.....)- Accessibilité et temps de consultation du dossier très difficile et trop court.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# SCOUARNEC Morgane - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:09:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** AVIS DEFAVORABLE - CONTRIBUTION ATTAC33
**Contribution :**
Messieurs les Préfets,Veuillez trouver en PJ la contribution du comité local d'ATTAC33 émettant un avis défavorable à la présente demande d'autorisation environnementale.Vous en souhaitant bonne réception, nous vous prions de recevoir, Messieurs les Préfets, nos sincères salutations.Morgane SCOUARNEC
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (2025-11-26 Contribution ATTAC33.pdf)
Document : 2025-11-26 Contribution ATTAC33.pdf, page 1 sur 3

Le comité local Attac33 émet un avis défavorable à la première demande d'autorisation environnementale (DAE1) pour les investigations préalables à la réalisation de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse et souhaite attirer l'attention sur :
1. Les limites de la procédure de participation du public par voie électronique (PPVE).
2. Les impacts environnementaux IRRÉVERSIBLES des travaux préparatoires
3. Le bilan socio-économique et les impacts territoriaux d'une telle infrastructure

1. Avis défavorable sur le format de consultation publique par le choix d'une procédure par voie électronique (PPVE) :

Nous souhaitons attirer votre attention sur les limites de la procédure actuelle, au regard du Code de l'environnement qui imposent une participation effective et transparente du public. La PPVE se substitue à une enquête publique classique sans commissaire enquêteur indépendant, sans permanences physiques, ni dossier papier en mairie, ce qui réduit l'accessibilité et la qualité du débat. La fracture numérique exclut une partie des citoyens, en contradiction avec l'objectif d'une participation équitable : une procédure exclusivement numérique ne garantit pas l'égalité d'accès à l'information et à la participation.
L'enquête publique de 2014 préalable à la Déclaration d'utilité Publique ne saurait servir de pré-requis permettant cette procédure PPVE. Cette DUP de 2016 ne vaut pas première autorisation au sens de l'article L122-1-1 qui dispenserait d'une véritable enquête publique.
Par ailleurs, la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) date de 2016, et les données sont obsolètes et caduques au regard des conditions environnementales et sociétales qui ont évolué (climat, biodiversité, urbanisation, mobilité).

Nous souhaitons l'annulation sine die de la présente procédure et l'organisation d'une nouvelle enquête publique, avec commissaire(s) enquêteur(s) désigné(es) par le Tribunal Administratif permettant une synthèse et un avis indépendant des services des préfectures concernées par la demande d'autorisation, conformément aux principes de démocratie environnementale et participative.

2. Avis défavorable quant aux impacts environnementaux des défrichements, déboisements, sondages et autres travaux préparatoires à la construction de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse :

Le projet prévoit le défrichement de 384,5 hectares de boisement sur une emprise totale de 1 137 hectares, entraînant une perte de stockage de carbone, une destruction de zones humides et une fragmentation des habitats des espèces protégées. Les avis du CNPN et de la Commission Locale de l'Eau (SAGE Ciron) soulignent des risques majeurs pour la biodiversité, notamment pour les espèces protégées et les corridors écologiques.
L'Autorité Environnementale émet un avis défavorable en soulignant l'incomplétude du dossier soumis à autorisation.
Les mesures ERC (éviter, réduire, compenser) sont insuffisantes pour garantir la préservation des milieux naturels et la continuité écologique. Les mesures compensatoires proposées ne sont pas à la hauteur des impacts

cumulés. L'artificialisation des sols et la perturbation des zones humides aggravent la vulnérabilité hydrique et la résilience climatique.
Pire, au regard des surfaces et emprises de défrichement et de déboisement annoncées, un doute sérieux quant au caractère "préparatoire" des travaux est permis. La demande d'autorisation environnementale pourrait permettre des travaux en avance de phase incompatibles et incohérents avec une approche réglementaire d'évitement dans la séquence ERC.
Un projet fait de mesures ERC insuffisantes mais surtout transperçant la vallée du Ciron ne devrait pas être envisagé en 2025. La vallée du Ciron est un écosystème unique : hêtraie datant du glaciaire, zones humides, forêts galeries, espèces rares. Cette hêtraie de 40 000 ans est un patrimoine naturel et scientifique majeur : altérer son microclimat serait une perte irréversible.
Des études complémentaires sur les impacts cumulés et systémiques sont une nécessité avant toute autorisation environnementale telles qu'indiquées par l'Autorité Environnementale.

3. Doute sérieux sur le bilan socio-économique et les impacts territoriaux d'une telle infrastructure

Des solutions alternatives doivent être présentées pour tout projet soumis à évaluation environnementale. Or, ce projet privilégie une ligne nouvelle coûteuse et fortement impactante.
Une analyse comparative des alternatives est indispensable pour respecter les principes de sobriété et de transition écologique. Le projet traverse un territoire sensible alors qu'une ligne existante pourrait être modernisée. Des solutions plus durables existent : modernisation des lignes existantes, amélioration des dessertes Intercités, trains régionaux, développement des trains de nuit Ces alternatives permettraient de réduire l'empreinte carbone, de limiter l'artificialisation des sols et de répondre aux besoins de mobilité régionale à moindre coût. La LGV est une aberration écologique et économique : elle détourne des financements publics au détriment des mobilités du quotidien et des services publics essentiels.
Ces observations sont sérieuses. Ce territoire n'est pas un simple paysage : c'est un bien commun essentiel pour les générations futures. Engager 18 milliards alors que des alternatives seraient moins onéreuses, c'est dilapider des fonds publics !
D'autant que des services publics essentiels aux besoins de la population tels que la santé, l'éducation, l'insertion sociale et professionnelle des jeunes et moins jeunes, le droit à une alimentation saine et durable pour toutes et tous, la préservation de l'environnement, la recherche et bien d'autres encore pourraient bénéficier de cet investissement public.
Aussi, l'argument en faveur du report modal de l'avion vers le train trouve sa limite quant on constate l'effondrement de la fréquentation de la ligne aérienne Paris-Toulouse au regard de l'évolution des méthodes de travail.
En outre, l'aberration du tracé proposé implique la création de gares dites "betteraves" éloignées des centres-villes et ayant pour conséquence l'usage des véhicules individuels.

Quant à certaines dessertes, elles sont annoncées purement et simplement supprimées (gare de Marmande, par exemple)
Ainsi, le bilan carbone du projet serait à actualiser au même titre que son bilan financier (cout d'investissement et cout d'exploitation).

**En conclusion, nous sommes défavorables à cette demande d'autorisation environnementale. Nous demandons une révision complète du projet. Oui au train du quotidien, non à un projet démesuré, destructeur et mal évalué. Les conditions environnementales et sociétales ont évolué (climat, biodiversité, urbanisation, mobilité), soyons en phase avec la réalité et ayons le courage de renoncer et bifurquer pour une justice sociale, économique et environnementale. Il est nécessaire et responsable de ne pas donner l'autorisation environnementale pour les travaux préparatoires.**



# Véronique - Toulouse

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:12:18
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non au projet

**Contribution :**
C’est juste aberrant de lire « demande de dérogation pour la destruction d’espèce protégés et leurs habitats… » En 2005 la consultation publique aurait sûrement été très favorable, j espère qu’aujourd’hui elle sera défavorable et qu’enfin nous allons préserver l’existant des infrastructures et l’environnement ! On ne peut plus choisir et on doit ralentir pour le bien de tous.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Cyril - Pompignan

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:12:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis négatif
**Contribution :**
Inutile projet coût exorbitant pour un gain de temps modeste coût du billet tgv impact négatif sur la nature l agriculture
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Béatrice - Préchac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:12:28
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition motivée à l'évaluation environnementale et au projet GPSO
**Contribution :**
Bonjour, Dans un premier temps je voudrais  marquer mon indignation face à  cette consultation. J'ai l'impression que l'on se moque franchement de nous ! Cette consultation, par ailleurs trop courte, ne respecte pas grand chose ! Voici 3 points pour étayer mon propos : d'une part, il n'y a pas eu de comissaire enquêteur, d'autre part l'affichage a eu lieu sur des bords de routes, où ne passent presque qu'exclusivement des voitures, et troisième point, le dossier est inlisable, trop lourd,  et les résumés ne sont pas neutres !!! Je suis donc contre l'autorisation environnementale ! Sous le couvert d'une investigation préalable, elle veut  sans vergogne, commencer à balafrer notre région ! Je suis de plus fermement opposée à ce projet de nouvelle ligne à grande vitesse ! C'est un déni de démocratie ! La très très grande majorité des gens habitant le territoire impacté, soutenus par les élus locaux, est contre ce projet de LGV ! Sur le plan écologique, ce projet GPSO une aberration (voir l'argumentation très détaillée des associations opposées au projet), de plus les études sur l'état initial de la vallée sont incomplètes !Des solutions alternatives pourraient être mises en œuvre, mais elles n'ont jamais été sérieusement étudiées. Des choix ont été fait sans être justifiés. Pas d'études comparatives etc ... Engager des millards d'euros dans ce projet, alors que d'autres alternatives sont possibles mais n'ont pas été étudiées est incompréhensible et irresponsable !Moi, citoyenne du sud Gironde, je suis fermement opposée à ce projet ! Je suis obligée de payer, alors que ce projet veut détruire notre territoire et que nous ne bénéficierons pas réellement de la LGV. Nous sommes soutenus par nos élus et des associations très compétentes  qui ont clairement démontré l'aberration de ce projet !Je suis favorable au train, mais pas au prix de la destruction de la vallée, du Ciron ! IL EST TEMPS QUE CE PROJET SOIT COMPLÈTEMENT RÉVISÉ ET ACCOMPAGNÉ PAR UNE ÉTUDE ENVIRONNEMENTALE SÉRIEUSE ACCOMPAGNÉE DE  L'EXAMEN RÉEL DES ALTERNATIVES !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Sylvaine - Antagnac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:12:55

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable au projet GPSO
**Contribution :**
La vallée du Ciron est un écosystème unique: une hétraie datant de la période glacière, des zones humides et des espèces rares. L'étude de l'impact du projet en terme de préservation de la biodiversité ou de bilan carbone n'est pas probante (les inventaires naturalistes postérieurs à 2023 n'apparaissent pas dans le dossier et celui ci n'évalue pas les pertes de stockage de carbone ni les émissions liés aux travaux préparatoires et matériaux....) Enfin, il serait plus judicieux et moins cher de moderniser les voies ferroviaires existantes, cependant aucune étude comparative sérieuse n'a été faite....Enfin je demande une prolongation du délai de consultation, 34000 pages à lire en un mois ,c'est trop court...
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Paulette - Préchac

**Organisme :** Collectif LGV-NiNA, le collectif citoyen de la Vallée du Ciron
**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:13:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** STOP PPVE > aucune dérogation > 335 élu.es et 32 associations alertent encore!
**Contribution :**
Depuis le mois de juillet 2025, et la demande d'avis envoyée par les préfectures aux collectivités locales des 222 km concernés pour cette section "Bordeaux Toulouse", de nombreux élus ont alertés sur les conditions d'accès aux documents. Ils et elles n'ont pas eu de réponse.Fin octobre ce sont 14 associations du grand Sud-Ouest qui ont alerté les 4 préfets concernés, cette fois sur les conditions d'accès de la consultation PPVE pour le public et demander sa suspension, pas plus de réponse.Alors le 17 novembre ce sont 28 associations et 230 élus qui ont envoyé une nouvelle demande de suspension de cette PPVE, par recommandés électroniques et papiers, en alertant également les membres du Conseil d'Orientation des Infrastructures qui se réunissaient à Bordeaux... 6 articles de presse le lendemain, mais là encore, aucune réponse...Ce 26 novembre, ce sont maintenant 32 associations et 335 élus de Nouvelle Aquitaine et d'Occitanie qui continuent de vous demander cette suspension, comptez-vous prendre en compte cette alerte? Quand des conseillers municipaux, des maires, des sénatrices, élues de métropole, élus ruraux, des départements, des régions ou de l'assemblée nationale, de tous bords politiques, en arrivent à la même conclusion... vous ne pouvez pas dérouler pas cette PPVE et surtout vous octroyez la possibilité de donner quelques dérogations que ce soit dans ces conditions!Les nombreux avis sur ce registre ne font que conforter cette demande, beaucoup d'analyses fines du dossier, malgré ses méandres et ses creux, des cris du cœur, du bon sens, des témoignages sur les difficultés des trains du quotidien et même de la poésie, bref une expertise qui dépasse ce simulacre de démocratie, un sursaut d'intelligence collective! Qui pourra dire qu'il ne savait pas!Construire une LGV dans le plus grand massif forestier d'Europe, dont la partie principale en Aquitaine, pays de l'eau, est interdit par les lois en vigueur en France, le risque a été mesuré et est trop grand, pour nos ressources en air, en eau, pour la survie de la biodiversité, des terres cultivables et pour les humains qui habitent ces territoires, aucune dérogation ne sera supportable.Vous trouverez en pièce jointe le courrier actualisé demandant la suspension de cette PPVE.
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale
(2_LNSO_COURRIER_335_élus_32_associations_SUSPENSION PPVE.pdf)
Document : 2_LNSO_COURRIER_335_élus_32_associations_SUSPENSION PPVE.pdf, page 1 sur 10

*Grand Sud-Ouest, le 26 novembre 2025*

*Les élus et associations ci-dessous signataires à*

Monsieur le Préfet de la Région Occitanie et de Haute-Garonne,
Préfet Coordonnateur du GPSO 1 place Saint-Étienne, 31000 Toulouse

Monsieur le Préfet de la Région de Nouvelle-Aquitaine et de Gironde
Rue Corps-Francs Pommiès, 33000 Bordeaux

Monsieur le Préfet de Lot-et-Garonne
Place Verdun, 47920 Agen

Monsieur le Préfet de Tarn-et-Garonne
2 Allée de l'Empereur, 82000 Montauban

**Objet : Demande de suspension de la consultation du public relative au projet GPSO – 'DAE1' Travaux préparatoires de la ligne à grande vitesse LGV nouvelle Bordeaux-Toulouse**

**Messieurs les Préfets des Régions Occitanie et Nouvelle Aquitaine et des départements concernés, Monsieur le Préfet Coordonnateur du GPSO,**

Par la présente, nombreux élus et associations d'Occitanie, de Nouvelle Aquitaine et du Limousin vous demandent de bien vouloir suspendre la 'consultation du public par voie électronique' relative à la Demande d'Autorisation Environnementale déposée par SNCF Réseau pour les travaux préparatoires de la ligne ferroviaire nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse (projet GPSO) annoncée par affichages publics 'd'avis d'enquête publique' pour une durée d'un mois et prévue jusqu'au 26 novembre 2025 prochain.

Dès réception de vos courriers aux communes impactées, communautés de communes, départements et régions, que vous avez adressés début juillet à ces collectivités, pour retour d'un avis dans un délai de deux mois, relatif à cette même Demande d'Autorisation Environnementale, nombreux sont les élus qui vous ont déjà signalé des difficultés pour accéder au dossier et l'impossibilité d'étudier sérieusement un dossier technique de 25000 pages dans un si court laps de temps, sans parler de la période estivale sans conseils municipaux programmés afin de délibérer.

Puis les 21 et 24 octobre dernier, ce sont 14 associations de 5 départements qui vous ont adressé des courriers recommandés en attirant votre attention sur ses manquements en matière de « droit fondamental de toute personne d'être informée pleinement et de participer à l'élaboration des décisions publiques en matière de décision publique impactant l'environnement ».*

Depuis son ouverture le 27 octobre, ce n'est pas parce que des milliers de pages du dossier de Demande d'Autorisation Environnementale sont en ligne qu'il est accessible facilement à une partie de la population concernée (près d'1 personne sur 4 touchée par l'illectronisme dans les zones rurales). De plus son incomplétude et des lacunes majeures du dossier ont aussi été révélées par les instances indépendantes qui ont eu à l'analyser cet été. Et les réponses laconiques de la SNCF n'ont pas su répondre depuis aux questions essentielles posées par le Conseil National de la Protection de la Nature et l'Autorité environnementale en matière de bilan carbone du projet, de solutions alternatives, de séquence Éviter Réduire Compenser et de report modal.

Au regard de ces éléments, nous, élus et associations vous alertons des conséquences possibles d'une telle précipitation et vous demandons respectueusement de suspendre la consultation du public.

Dans l'attente d'une réponse de votre part, nous vous prions d'agréer, Messieurs les Préfets de Régions et de Départements, Monsieur le Préfet Coordonnateur du GPSO, l'expression de notre haute considération.

*Copies à :*
**SNCF Réseau** – 15 Rue Jean-Philippe Rameau, 93200 Saint-Denis
**Autorité Environnementale de l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable** – IGEDD / Ae – Tour Séquoia – 92 055 La Défense cedex
**Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Gironde**, 2 rue Jules Ferry – 33000 Bordeaux .
**Ministre des Transports**, Hôtel de Roquelaure 246, boulevard Saint-Germain 75007 Paris
**Membres du Conseil d'Orientation des Infrastructures**, Hôtel de Roquelaure 246, boulevard Saint-Germain 75007 Paris

**Au regard principal de l'article 7 de la Charte de l'environnement, de l'article 6 de la Convention d'Aarhus et des articles L.120-1 et L.123-1 et afférents du Code de l'environnement*

**32 associations & 335 élus cosignataires, de 13 départements du Grand Sud-Ouest :**

**STOP LGV Bordeaux Métropole**, *pour les transports du quotidiens* (33)
**Trans CUB**, *association agréée d'utilité publique, Bordeaux métropole* (33)
**LGVEA**, *Landes Graves Viticulture Environnement en Arruan* (33)
**LGV NINA**, *collectif citoyen de la Vallée du Ciron* (33)
**LGV DESRAILHA**, *collectif d'habitants du Réolais et du Pays d'Auros* (33)
**ASCLG**, *Association de Sauvegarde des Coteaux des Landes de Gascogne, Casteljaloux* (47)
**STOP LGV 47**, *collectif d'associations en Agenais* (47)
**ALTERNATIVE LGV Midi-Pyrénées** (82)
**NON LGV Nord Landes & Marsan** (40)

**Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées**
**Les Amis de la Terre Limousin**
**Les Amis de la Terre Landes** (40)
**CADE,** *Collectif des Associations de défense de l'Environnement Pays Basque-Sud et Landes* (40 & 64)
**FNE 82**, *France Nature Environnement Tarn-et-Garonne* (82)
**Horizon Vert,** *pôle d'éducation populaire pour l'écologie en Villeneuvois* (47)
**SEPANLOG**, *Société pour l'Étude, la Protection et l'Aménagement de la Nature en Lot-et-Garonne* (47)
**SEPANSO LANDES**, *Société pour l'Étude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud-Ouest* (40)
**SEPANSO GIRONDE**, *Société pour l'Étude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud-Ouest* (33)
**Forêt Vivante Sud-Gironde,** *collectif d'usagers pour une alliance naturelle de pins et de feuillus* (33)
**Ciron Bien Commun**, *au nom de la Déclaration des Droits du Ciron* (33)
**Ligue des Droits de l'Homme Toulouse** (31)
**GNSA,** *Groupe National de Surveillance des Arbres*

**Terre de Liens Aquitaine**
**Confédération Paysanne de Gironde** (33)
**Confédération Paysanne du Lot-et-Garonne** (47)
**Confédération Paysanne du Tarn-et-Garonne** (82)
**Confédération Paysanne des Landes** (40)
**Confédération Paysanne du Pays basque** (64) *Euskal Herriko Laborarien Batasuna (ELB)*
**ATTAC Landes côte sud** (40)
**ATTAC Marsan** (40)
**ATTAC Gironde** (33)
Cécile Duflot, *directrice d'**OXFAM France***

**Parlementaires de Nouvelle Aquitaine, d'Occitanie et du Limousin**
Marie TOUSSAINT, *députée européenne*
Sophie METTE, *députée de Gironde (33)*
Mathilde FELD, *députée de Gironde (33)*
Nicolas THIERRY, *député de Gironde (33)*
Loïc PRUD'HOMME, *député de Gironde (33)*
Monique DE MARCO, *sénatrice de Gironde (33)*
Laurence HARRIBEY, *sénatrice de Gironde (33)*
Hervé GILLE, *sénateur de Gironde (33)*
Florence LASSARADE, *sénatrice de Gironde (33)*
Peio DUFAU, *député des Pyrénées-Atlantiques (64)*
Christine ARRIGHI, *députée de Haute-Garonne (31)*
Anne STAMBACH-TERRENOIR, *députée de Haute-Garonne (31)*
François PIQUEMAL, *député de Haute-Garonne (31)*
Hadrien CLOUET, *député de Haute-Garonne (31)*
Christophe BEX, *député de Haute-Garonne (31)*
Manon MEUNIER, *députée de Haute-Vienne (87)*
Damien MAUDET, *député de Haute-Vienne (87)*

**GIRONDE**

**Maires de l'association des élus des territoires sud-girondin, de Montesquieu et solidaires**

Jacqueline Lartigue-Renouil, *maire de Bernos-Beaulac, coprésidente de l'association des élus*
Christian Tamarelle, *maire de Saint-Médard d'Eyrans, coprésident de l'association des élus*
Nathalie Burtin-Dauzan, *maire de Saint-Selve, vice-présidente de l'association des élus*
Nathalie Duluc, *maire de Balizac, vice-présidente de l'association des élus*
Jean-Marc Pelletant, *maire de Londiras, cotrésorier de l'association des élus*
Michel Mortagne, *maire de Prèchac, cotrésorier de l'association des élus*
Mireille Morlet, *maire de Bourideys, secrétaire de l'association des élus*
Valérie Belis, *maire d'Aubiac*
Martine Talabot, *maire d'Ayguemortes-les-Graves*
Philippe Barrère, *maire de Beautiran*
Michel Dufranc, *maire de La Brède*
Christine Luquedey, *maire de Captieux*
Gracia Perez, *maire de Castres-sur-Gironde*
Jean-Claude Lassale, *maire de Cazalis*
Jean-Claude Dupiol, *maire de Cudos*
Philippe Monnier, *maire d'Escaudes*
Robert Roncoli, *maire de Fargues*
Pascal Losse, *maire de Gajac*
René Cardouat, *maire de Goualade*
Mylène Doreau, *maire de Guillos*
Jean-Louis Darthial, *maire d'Hostens*
Philippe Lamothe, *maire de Lartigue*
Martine Lagardère, *maire de Lerm-et-Musset*
Marc Viguié, *maire de Louchats*
Michel Estenaves, *maire de Lucmau*
Adeline Portet, *maire de Marions*
Michelle Labrouche, *maire de Le Nizan*
Bernadette Noël, *maire de Noaillan*
Laetitia Rodriguez, *maire de Saint-Léger-de-Balson*
Michel Darroman, *maire de Saint-Michel-de-Castelnau*
Jean-Bernard Papin, *maire de Saint-Michel-de-Rieuffret*
Bruno Gardère, *maire de Saint-Symphorien*
Michel Aimé, *maire de Sauviac*
Jean-Marc Vazia, *maire de Sigalens*
Christiane Bénich, *maire de Le Tuzan*

***Maires de Gironde***

Pierre Hurmic, *maire de Bordeaux, premier vice-président de Bordeaux Métropole*
Clément Rossignol-Puech, *maire de Bègles, vice-président de Bordeaux Métropole*
Alain Garnier, *maire d'Artigues-près-Bordeaux, vice-président de Bordeaux Métropole*
Patrick Labesse, *maire de Carbon-Blanc, vice -président de Bordeaux Métropole*
Bruno Marty, *maire de La Réole, premier vice-président de la communauté de communes du Réolais en sud gironde*
Francis Zaghet, *maire de Pondaurat, président de la communauté de communes du Réolais en sud gironde*
Stéphane Denoyelle, *maire de Saint Pierre d'Aurillac, vice président de la CDC du Réolais en sud gironde, vice président de Sud Gironde Mobilité*
Jérémy Gaillard, *maire de Caudrot*
Cédric Gerbeau, *maire de Saint-Macaire*
Dominique Turbet-Delof, *maire de Puybarban*
Jérôme Gauthier, *maire de Paillet*
Myriam Régimon, *maire de Soussac*
Sandrine Allain, *maire de Baigneaux*
David Redon, *maire de Porchères, pdt du S.M.I.V.I. Syndicat Mixte Interdépartemental de la vallée de l'Isle*

***Conseillers départementaux de Gironde par canton***

**Sud-Gironde**

Jean-Luc Gleyze, *président du département de la Gironde, 1er adjoint au maire de Captieux, Vice-Président CDC du Bazadais*

Isabelle Dexpert, *vice-présidente du département de la Gironde, maire de Bazas, vice-Présidente CDC du Bazadais*

**La Brède**

Corinne Martinez, *vice-présidente du département de la Gironde, conseillère municipale commune de la Brède, vice présidente en charge de la transition écologique et solidaire à la Communauté de communes de Montesquieu*

Bernard Fath, *conseiller départemental de Gironde, président de la CDC de Montesquieu*

**Bordeaux**

Romain Dostes, *vice-président du département de Gironde*

Wiame Benyachou, *conseillère départementale de Gironde*

Eve Demange, *conseillère départementale de Gironde, conseillère municipale à Bordeaux, conseillère métropolitaine à Bordeaux métropole.*

**Créon**

Christophe Viandon, *conseiller départemental de Gironde, adjoint au maire de Tresses*

**Entre-deux mers**

Marie-Claude Agullana, *conseillère départementale de Gironde, vice-présidente du département de la Gironde, maire de Le Tourne, vice-présidente CDC des Portes de l'Entre-Deux-Mers*

**Estuaire**

Valérie Guinaudie, *conseillère départementale de Gironde, maire de Monbrier, présidente Grand Cubzaguais CDC*

Louis Cavaleiro, *conseiller départemental de Gironde,vice-président du département de la Gironde, maire d'Bauliers, vice Président à la Communauté de Communes de l'Estuaire,vice Président au SMICVAL*

**Landes des Graves**

Sophie Piquemal, *vice-présidente du département de la Gironde, conseillère municipale de Le Barp, conseillère communautaire du Val de l'Eyre*

**Réolais et Les Bastides**

Christelle Guionie, *conseillère départementale de Gironde, maire de Sainte-Foy-la-Grande, vice-Présidente de la CDC du Pays-Foyen*

Daniel Barbe, *conseiller départemental de Gironde, maire de Blasimon, président de la communauté de communes rurales Entre Deux Mers, président de l'Association des Maires Ruraux de la Gironde*

**Portes du Médoc**

Philippe Ducamp, *conseiller départemental de Gironde, maire de Ludon-Médoc, vice-président de la CDC Médoc-Estuaire*

**Libournais-Fronsadais**

Agnès Séjournet, *conseillère départementale de Gironde, adjointe au maire de Libourne, conseillère communautaire de la Cali*

Jean Galand, *vice-président du département de la Gironde, maire de La Lande de Fronsac, vice président de la communauté des communes du Fronsadais*

**Lormont**

Martine Couturier, *conseillère départementale de Gironde, conseillère municipale de Bassens*

Philippe Quertinmont, *conseiller départemental de Gironde*

**Mérignac**

Carole Guere, *vice-présidente du département de la Gironde, Conseillère municipale du Haillan*

**Nord-Gironde**

Célia Monseigne, *conseillère départementale de Gironde maire de Saint-André-de-Cubzac, vice-présidente de la CDC Grand Cubzaguais*

**Nord-Libournais**

Michelle Lacoste, *conseillère départementale de Gironde Conseillère Municipale de Coutras, conseillère Communautaire à la CALI*

**Nord-Médoc**

Michelle Saintout, *conseillère départementale de Gironde maire de Saint-Estèphe*

**Pessac**

Laure Curvale, *vice-présidente du département de la Gironde, conseillère municipale de Pessac et conseillère métropolitaine*

Agnès Destriau, *conseillère départementale de Gironde*

**Talence**

Christine Quelier, *conseillère départementale de Gironde*

Bruno Béziade, *conseiller départemental de Gironde*

**Villenave-d'Ornon**

Jacques Raynaud, *conseiller départemental de Gironde* conseiller municipal de Bègles

***Conseillers régionaux de Gironde***
Vital Baude, *conseiller régional Nouvelle-Aquitaine, conseiller municipal d'Arcachon*
Anne-Laure Bedu, *conseillère régionale Nouvelle-Aquitaine*
Karfa Diallo, *conseiller régional Nouvelle-Aquitaine*
Emilie Sarrazin, *conseillère régionale Nouvelle-Aquitaine*
Christine Seguinau, *conseillère régionale Nouvelle-Aquitaine, adjointe au maire d'Eysines*

***Adjoints aux maires, conseillers municipaux de Gironde, membre de l'association des élus***
Michel Biensan, *conseiller municipal d'Ayguemortes-les-Graves*
Nicolas Pallas, *adjoint au maire de Balizac*
Damien Boyreau, *adjoint au maire de Balizac*
Amandine Léglise, *adjoint au maire de Balizac*
Jonatha Trézières, *conseiller municipal de Balizac*
Sébastien Bourousse, *conseiller municipal de Balizac*
Horya El Baz, *conseillère municipale de Balizac*
Jacques Moretoo, *adjoint au maire de Le Barp*
Sophie Piquemal, *conseillère municipale de Le Barp*
Danielle Barreyre, *adjointe au maire de Bazas*
Isabelle Bernard, *adjointe au maire de Bernos-Beaulac*
Pascal Bernard, *adjoint au maire de Bernos-Beaulac*
François Barquin, *adjoint au maire de Bourideys*
Virginie Marsaux, *conseillère municipale de Bourideys*
Berthold Kress, *conseiller municipal de Bourideys*
Johann Kress, *conseiller municipal de Bourideys*
Antoine Mc Culloch, *conseiller municipal de Bourideys*
Corinne Martinez, *conseillère municipale de La Brède*
Bernard Cami-Debat, *conseiller municipal de La Brède*
Michelle Bourousse, *adjointe au maire de Cadaujac*
Yannick Cholet, *conseiller municipal de Cadaujac*
Stéphane Mériau, *conseiller municipal de Cadaujac*
Francis Rouchaleou, *conseiller municipal de Cazelis*
Jacques Lagardère, *conseiller municipal de Cours-les-Bains*
Sylvie Lalanne, *adjointe au maire de Cudos*
Michel Platon, *adjoint au maire de Cudos*
Marie-Angélique Latournerie, *adjointe au maire de Cudos*
Marie Ange Chancellé, *adjointe au maire d'Escaudes*
Bernard Daudet, *conseiller municipal d'Escaudes*
Bernard Tulars, *conseiller municipal d'Escaudes*
Jean-André Lemire, *adjoint au maire de L'Isle-Saint-Georges*
Jacques Beauce, *conseiller municipal de Lados*
Charles de Montallier, *conseiller municipal de Lados*
Philippe Danglade, *adjoint au maire de Léognan*
Benoist Aulanier, *conseiller municipal de Léognan*
Stéphane Espuny, *adjoint au maire de Lerm-et-Musset*
Marlène Lacampagne, *conseillère municipale de Lerm-et-Musset*
Claudine Boquin, *conseillère municipale de Lerm-et-Musset*
Thomas Baliteau, *conseiller municipal de Lerm-et-Musset*
Corinne Boulet, *conseillère municipale de Louchats*
Marie-Christine Martin, *conseillère municipale de Louchats*
Jean-Luc Lanneluc, *adjoint au maire de Lucmau*
Fançois-Xavier Tastes, *conseiller municipal de Lucmau*
Dominique Tastes, *conseiller municipal de Lucmau*
Bernard Pichevin, *adjoint au maire de Le Nizan*

Aude Fleury, *adjointe au maire de Le Nizan*
Marie Bertz, *adjointe au maire de Le Nizan*
Patrice Despujols, *adjoint au maire de Le Nizan*
Charles Labrouche, *adjoint au maire de Le Nizan*
Isabelle Genet, *conseillère municipale de Noaillan*
Jérôme Dubosq, *conseiller municipal de Pondaurat*
Alain Boyart, *conseiller municipal de Pondaurat*
Sandra Founiol, *adjointe au maire de Préchac*
Bernard Descazeaux, *adjoint au maire de Préchac*
Sarah Lacampagne, *adjointe au maire de Préchac*
Peggy Bodart, *conseillère municipale de Préchac*
Ludovic Sore, *conseiller municipale de Préchac*
Séverine Albenga, *conseillère municipale de Préchac*
Guillaume Decolombel, *conseiller municipale de Préchac*
Armelle Cruze, *conseillère municipale de Préchac*
Jean-François Labrousse, *conseiller municipale de Préchac*
Nelly Juvenelle, *conseillère municipale de Préchac*
Myriam Deroulléde, *conseillère municipale de Préchac*
Dominique Annee, *conseiller municipale de Préchac*
Emmanel Moret, *adjoint au maire de Saint-Léger-de-Balson*
José Rodriguez, *adjoint au maire de Saint-Léger-de-Balson*
Bernard Chevalier, *adjoint au maire de Saint-Médard-d'Eyrons*
Isabelle Courbon, *adjointe au maire de Saint-Michel-de-Rieuffret*
François Guillemetaud, *adjoint au maire de Saint-Michel-de-Rieuffret*
Jean-François Bordelais, *adjoint au maire de Saint-Selve*
Alain Moreno, *conseiller municipal de Saint-Selve*
Céline Melt, *conseillère municipale de Sauternes*
Michel Loirat, *adjointe au maire de Sauviac*
Christine Minne, *conseillère municipale de Sauviac*
Sébastien Rapin, *adjoint au maire de Sigolens*
Mireille Édouard, *adjointe au maire de Villandraut*

***Adjoints et conseillers municipaux de Bordeaux et des communes de Bordeaux Métropole :***
Claudine Bichet, *première adjointe au maire de Bordeaux, vice-présidente de Bordeaux Métropole*
Sylvie Cassou-Schotte, *adjointe au maire de Mérignac, vice-présidente de Bordeaux Métropole*
Céline Papin, *adjointe au maire de Bordeaux, vice-présidente de Bordeaux-Métropole*
Marie-Claude Noël, *conseillère municipale déléguée et vice-présidente de Bordeaux Métropole*
Patrick Papadato, *conseiller municipal délégué et vice-président de Bordeaux Métropole*
Isabelle Rami, *conseillère municipale de Talence et conseillère métropolitaine déléguée*
Stéphane Pfeiffer, *adjoint au maire de Bordeaux et conseiller métropolitain délégué*
Sylvie Justome, *adjointe au maire de Bordeaux, conseillère métropolitaine*
Brigitte Bloch, *conseillère municipale délégué de Bordeaux et conseillère métropolitaine déléguée*
Delphine Jamet, *adjointe au maire de Bordeaux et conseillère métropolitaine déléguée*
Radouane-Cyrille Jaber, *conseiller municipal délégué de Bordeaux et conseiller métropolitain*
Sylvie Juquin, *conseillère municipale de Lormont et conseillère métropolitaine*
Anne Lépine, *conseillère métropolitaine à Bordeaux Métropole, conseillère municipale de Cenon*
Olivier Cazaux, *adjoint au maire de Bordeaux et conseiller métropolitain*
Fannie Le Boulanger, *adjointe au maire de Bordeaux et conseillère métropolitaine*
Harmonie Lecerf Meunier, *adjointe au maire de Bordeaux et conseillère métropolitaine*
Camille Choplin, *adjointe au maire de Bordeaux et conseillère métropolitaine*
Nadia Saadi, *adjointe au maire de Bordeaux et conseillère métropolitaine*
Laurent Guillemin, *adjoint au maire de Bordeaux et conseiller métropolitain*
Maxime Ghesquière, *conseiller municipal délégué de Bordeaux et conseiller métropolitain*

Guillaume Mari, *conseiller municipal délégué de Bordeaux et conseiller métropolitain*
Jean-Baptiste Thony, *conseiller municipal délégué de Bordeaux et conseiller métropolitain*
Sylvie Schmitt, *adjointe au maire de Bordeaux*
Marc Etcheverry, *adjoint au maire de Bordeaux*
Didier Jeanjean, *adjoint au maire de Bordeaux*
Dominique Bouisson, *adjoint au maire de Bordeaux*
Véronique Garcia, *conseillère municipale déléguée de Bordeaux*
Léa André, *conseillère municipale déléguée de Bordeaux*
Isabelle Accoceberry, *conseillère municipale déléguée de Bordeaux*
Isabelle Faure, *conseillère municipale déléguée de Bordeaux*
Marie-Julie Poulat, *conseillère municipale déléguée de Bordeaux*
Dimitri Boutleux, *adjoint au maire de Bordeaux*
Francis Feytout, *conseiller municipal délégué de Bordeaux*
Aude Blet-Charaudeau, *conseillère municipale de Mérignac*
Jean-Hervé Le Bars, *conseiller municipal de Tresses*
Dany Neveu, *conseillère municipale de St Jean d'Illac Gironde*
Jean luc Lancelevee, *adjoint au maire de Carbon-Blanc*
Hélène Richet, *adjointe au maire de Saint-André-de-Cubzac*
Didier Tran Manh Sung, *conseiller municipal d'Eysines*
Nicolas Rose, *conseiller municipal de Bassens*

**LOT-ET-GARONNE (47)**

Annie Messina-Ventadoux, *conseillère départementale du canton de Villeneuve 2, vice-présidente du Conseil départemental du Lot-et-Garonne*
Paul Vo Van, *conseiller départemental du canton de l'Ouest Agenais*
Julie Castillo, *maire de Casteljaloux, vice-présidente de la CDC Coteaux et Landes de Gascogne, conseillère départementale du canton des Forêts de Gascogne*
Aymeric Dupuy, *maire de Grézet-Cavagnan, vice-président de la CDC Coteaux et Landes de Gascogne, conseiller départemental du canton des Forêts de Gascogne*
Gilbert Dufourg, *maire de Fauillet, conseiller communautaire de Val de Garonne Agglomération, conseiller départemental du canton de Tonneins*

Raymond Girardi, *maire d'Argenton, président de la CDC des Coteaux et des Landes de Gascogne, vice-président du MODEF - Mouvement de défense des exploitants familiaux*
Chrystel Colmagro, *maire de Houeillès, vice-présidente de la CDC des Coteaux et des Landes de Gascogne*
Christine Merlin-Chabot, *maire de Sainte-Gemme-Martaillac, vice-présidente de la CDC des Coteaux et des Landes de Gascogne*
Bernard Massias, *maire de Sainte-Marthe, vice-président de la CDC des Coteaux et des Landes de Gascogne*
Michel Ponthoreau, *maire de Forgues-sur-Ourbise, vice-président de la CDC des Coteaux et des Landes de Gascogne*
Florian Patacconi, *maire de Poussignac, vice-président de la CDC des Coteaux et des Landes de Gascogne*
Françoise Rivetta-Bourras, *maire de Saumèjan, conseillère communautaire de la CDC des Coteaux et des Landes de Gascogne,*
Dominique Roman, *maire de Beauziac, conseiller communautaire de la CDC des Coteaux et des Landes de Gascogne*
Didier Le Jallé, *maire de Ruffiac, conseiller communautaire de la CDC des Coteaux et des Landes de Gascogne*
Josiane Chopis, *maire de Anzex, conseiller communautaire de la CDC des Coteaux et des Landes de Gascogne*
Michel Darrouman, *maire de Pindères, conseiller communautaire de la CDC des Coteaux et des Landes de Gascogne*
Nicole Bernadet, *maire de Labastide-Castel-Amouroux, conseillère communautaire de la CDC des Coteaux et des Landes de Gascogne,*
Jean-Louis Boyance, *maire de Leyritz-Moncassin, conseiller communautaire de la CDC des Coteaux et des Landes de Gascogne*
Jean-Paul Glorys, *maire de Saint-Martin -de-Curton, conseiller communautaire de la CDC des Coteaux et des Landes de Gascogne*
Jérémie Bezos, *maire d'Antagnac, conseiller communautaire de la CDC des Coteaux et des Landes de Gascogne*
José Balaguer, *maire de Bouglon, conseiller communautaire de la CDC des Coteaux et des Landes de Gascogne*
Pierre Grange, *maire de Romestaing, conseiller communautaire de la CDC des Coteaux et des Landes de Gascogne*
Jean-Marie Pons, *maire d'Allons, conseiller communautaire de la CDC des Coteaux et des Landes de Gascogne*
Jean-Pierre Adam, *maire de Pompogne, conseiller communautaire de la CDC des Coteaux et des Landes de Gascogne*

Bruno Galichon, *maire de La Réunion, vice-président de la CDC des Coteaux et des Landes de Gascogne*
Marjorie Lassus, *maire de Guérin, conseillère communautaire de la CDC des Coteaux et des Landes de Gascogne*
François Thollon-Pommerol, maire de Boussès, *conseiller communautaire de la CDC des Coteaux et des Landes de Gascogne*
Sylvain Da Dalt, *maire de Durance, conseiller communautaire de la CDC des Coteaux et des Landes de Gascogne*
Jean-Marie Gouyou, *maire de Villefranche-du-Queyran*

Christophe Courregelongue, *maire de Virazeil, vice président de Val de Garonne Agglomération*
François Dailledouze, *maire de Caudecoste, conseiller communautaire de Val de Garonne Agglomération*
Yvon Ventadoux, *maire de Pujols, vice-président de la communauté d'agglomération Grand Villeneuvois*
Maryse Combres, *conseillère régionale Nouvelle-Aquitaine, conseillère municipale d'Agen et conseillère communautaire de l'Agglomération d'Agen*

Patrick Lafargue, *adjoint au maire de Casteljaloux*
Audrey De Brito, *conseillère municipale de Casteljaloux*
Bernard Argenton, *conseiller municipal de Casteljaloux*
Valérie Da Costa-Freitas, *conseillère municipale de Casteljaloux*
Pascal Doucet, *conseiller municipal de Casteljaloux*
Michel Verweire, *conseiller municipal de Casteljaloux*
Audrey Armellini, *conseillère municipale de Casteljaloux*
Christophe Lajus, *conseiller municipal de Casteljaloux*
Sylvie Boussuge, *adjointe au maire de Grézet-Cavagnan*
Alain Barat, *adjoint au maire d'Anzex*
Monique Poletto, *adjoint au maire de La Réunion*
Denis Lamouroux, *adjoint au maire de Sainte-Marthe*
Lionel Procédès, *adjoint au maire de Sainte-Gemme-Martaillac*
Virginie Glanes-Briard, *conseillère municipale de Beauzioc*
Philippe Dejoie-Ruault, *adjoint au maire de Bouglon*
Eric Barbe, *adjoint au maire de Bouglon*
Marie-Héléne Charney, *adjointe au maire de Bouglon*
Jocelyn Tixier, *conseiller municipal de Bouglon*
Philippe Degien, *conseiller municipal de Bouglon*
François Salinier, *conseiller municipal de Bouglon*
Juliette Morange, *conseillère municipale de Bouglon*
Ingrid Caillot, *conseillère municipale de Bouglon*
Jean-Jacques Desbrosse, *conseiller municipal de Bouglon*
Patrick Dolhagaray, *conseiller municipal de Bouglon*
Maurice Vendée, *conseiller municipal de Bouglon*
Juliette Morange, *conseillère municipale de Bouglon*
Philippe Cottin, *conseiller municipal de Saint -Maurin*
Bernard Tavernier, *adjoint au maire de Fargues-sur-Ourbise*
Valérie Cardouat, *adjointe au maire de Fargues-sur-Ourbise*
Dominique Mullot, *conseillère municipal de Fargues-sur-Ourbise*
Jean-Marc Botella, *conseiller municipal de Fargues-sur-Ourbise*
Daniel Faruggia, *adjoint au maire de Poussignac*
Maurice de Boysson, *adjoint au maire de Poussignac*
Michel Alex, *adjoint au maire de Poussignac*
Christian Lacarrière, *conseiller municipal de Poussignac*
Mathilde Boucheres, *conseillère municipale de Poussignac*
Marie-Hélène Fragneau, *conseillère municipale de Poussignac*
Magali Gautier, *conseillère municipale de Poussignac*
Hélène Laliman, *conseillère municipale de Poussignac*
Isabelle Sudiro, *conseillère municipale de Poussignac*
Valérie Boury-Lagarde, *conseillère municipale de Poussignac*
Pierre Perrot, *adjoint au maire de Romestaing*

Chantal Ballet, *adjointe au maire de Romestaing*
Céline Lenclos, *adjointe au maire de Romestaing*
Luc Amourgis, *conseiller municipal de Romestaing*
Isabelle Bonnefond, *conseillère municipale de Romestaing*
Delphine de Barros, *conseillère municipale de Romestaing*
Lise Gardin du Boisdullier de Chasteigner, *conseillère municipale de Romestaing*
Guy Lartigue, *conseiller municipal de Romestaing*
Christine Lucas, *conseillère municipale de Romestaing*
Virginie Mikalef, *conseillère municipale de Réaup-Lisse*
Dominique Caumartin, *conseiller municipal de Réaup-Lisse*

**TARN-et-GARONNE (82)**
Ghislain Descazeaux, *conseiller départemental du canton de Montauban 1*
Liliane Morvan, *conseillère départementale du canton de Montauban 1*
Jeannine Meignan, *conseillère municipale de Montauban*
Xavier Rousseaux, *conseiller délégué au maire de Montech*
Dominique Parcellier, *adjointe au maire de Cazes-Mondenard*
Daniel Crusberg, *adjoint au maire de Lacourt-Saint-Pierre*
Dominique Denis, *ajointe au maire de Lauzerte*

**HAUTE-GARONNE (31)**
Paul-Marie Blanc, *maire de Bérat, président de la CDC Cœur de Garonne*
Luc Novalès, *conseiller municipal de Frouzins, conseiller communautaire au Muretain Agglomération*
Pascal Pragnère, *conseiller municipal d'Albi, conseiller communautaire d' Agglo C2A*
Patrick Chartier, *conseiller municipal de Tournefeuille, conseiller métropolitain de Toulouse Métropole*
Nadine Stoll, *conseillère municipale de Tournefeuille*
Hélène Cabanes, *conseillère municipale de Toulouse , conseillère métropolitaine de Toulouse métropole*
Odile Maurin, *conseillère municipale de Toulouse, conseillère métropolitaine de Toulouse métropole*
Henri Arévalo, *conseiller municipal de Ramonville-Saint-Agne, conseiller communautaire de la CA du Sicoval*
Jürgen Knödlseder, *conseiller municipal de Ramonville-Saint-Agne, conseiller communautaire de la CA du Sicoval*
Christine Quéré, *conseillère municipale de Lauzerville*

**LANDES (40)**
Laurence Motoman, *conseillère régionale Nouvelle-Aquitaine*
Martine Gay, *adjointe au maire de Saint-Paul-lès-Dax*
Catherine Beaulieu, *conseillère municipale de Saint-Paul-lès-Dax*
Bertrand Lataillade, *conseiller municipal de Tarnos, conseiller communautaire du Seignanx*
Mickaël Eeckhoudt, *conseiller municipal à Morcenx-La-Nouvelle*

**PYRÉNÉES-ATLANTIQUES (64)**
Franck Lamas, *conseiller départemental des Pyrénées-Atlantiques*
Jean-François Blanco, *conseiller régional Nouvelle-Aquitaine et conseiller municipal de Pau*
Sophie Bussiere, *conseillère régionale Nouvelle-Aquitaine*
Didier Damestoy, *conseiller régional Nouvelle-Aquitaine*

**CHARENTE-MARITIME (17)**
Katia Bourdin, *conseillère régionale Nouvelle-Aquitaine*
Stéphane Trifiletti, *conseiller régional Nouvelle-Aquitaine, conseiller municipal de Port-d'Envaux*

**CHARENTES (16)**
Françoise Coutant, *conseillère régionale Nouvelle-Aquitaine*

**CORREZE (19)**
Amandine Dewaele, *conseillère régionale Nouvelle-Aquitaine*

**DORDOGNE (24)**
Marilyne Forgeneuf, *conseillère régionale Nouvelle-Aquitaine, adjointe au maire de Saint-Estèphe*

**VIENNE (86)**
Christine Graval, *conseillère régionale Nouvelle-Aquitaine*
Thierry Perreau, *conseiller régional Nouvelle-Aquitaine, conseiller municipal et communautaire de Ternay*

**HAUTE-VIENNE (87)**
Jean-Louis Pagès, *conseiller régional Nouvelle-Aquitaine*

**DEUX-SEVRES (79)**
Nicolas Gamache, *conseiller régional Nouvelle-Aquitaine, maire des Châteliers, Conseiller communautaire Parthenay-Gâtine*

# Pinard Dorian - Uzeste

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:15:00
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable

**Contribution :**
Je donne un avis défavorable à ce projet car :- Il est  contraire à la préservation de la biodiversité, à la protection des espèces et habitats menacés, à la lutte contre le réchauffement climatique, à la préservation de milieux uniques comme celui de la vallée du Ciron et de sa hêtraie. - Il a un coût exorbitant et son financement n'est toujours pas défini. Il a déjà eu pour conséquence un racket des populations vivant à moins d'une heure d'une gare potentiellement desservie à travers une taxe supplémentaire aux impôts fonciers.- Il va à l'encontre des avis de la cour des comptes et de l'enquête d'utilité publique.De plus, le consultation pour ce projet est anti-démocratique puisqu'elle ne permet pas aux personnes sans ordinateur et sans adresse email d'y participer. - Il n'est prévu que pour satisfaire l'envie de gagner du temps d'une infime partie de la population contre une majorité qui en subisse les conséquences. Il ne s'agit donc pas d'utilité publique.- Il est irrespectueux vis à vis des personnes qui vivent sur le territoire et font vivre le territoire. Ce projet rencontre une forte opposition locale qui rendrait tout mise en place difficile.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# TZVETAN GWLADYS - Montgaillard-en-Albret

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:16:11
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** AVIS DEFAVORABLE
**Contribution :**
L'évaluation des impacts bruts sur les espèces et les habitats est mal justifiée et les niveaux d'impacts semblent avoir été volontairement minimisés. La séquence ERC présentée dans le rapport est incomplète, insuffisamment détaillée et ne justifie pas une absence de perte nette de biodiversité. Le projet va détruire 2 850 hectares de forêts et 250 hectares de zones humides et traversera huit sites Natura 2000. Au regard de l'impact écologique du projet, les mesures proposées semblent très largement sous-dimensionnées.Le Pélobate cultripède, espèce protégée à forte patrimonialité classée « Vulnérable » à l'échelle nationale, n'est pas évoqué dans l'état initial, pourtant le tracé de la LGV va traverser la seule population connue en Lot-et-Garonne. Les données récentes du CEN Lot-et-Garonne (2024, 2025) ne semblent pas avoir été prises en compte, ni dans l'évaluation des impacts ni dans la définition de la séquence ERC.Outre ces considérations écologiques et réglementaires, des centaines de communes localisées sur le trajet de la LGV se retrouvent sollicitées pour financer le projet, alors que la très grande majorité d'entre elles ne bénéficieront pas d'un arrêt LGV. Concrètement, des populations rurales verront leur cadre de vie dégradé et devront contribuer financièrement à une infrastructure dont elles n'auront pas l'usage — la double peine.En outre, dans un rapport interne publié cette année, la SNCF alerte qu'il manque 1 milliard d'euros par an pour financer correctement l'entretien du réseau ferroviaire. Le groupe juge que si rien n'est fait, 4 000 kilomètres de lignes pourraient voir la qualité de service se dégrader dès 2028, voire jusqu'à 10 000 kilomètres d'ici une dizaine d'années. Dans ce contexte financier déjà fragile, pourquoi lancer un projet au coût faramineux?? La priorité devrait être donnée à la rénovation et à l'entretien du réseau existant. La transition écologique passe avant tout par une optimisation des infrastructures déjà en place.Le coût du projet est faramineux et questionnable au regard des bénéfices annoncés et des impacts induits.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LE HUU Le Thi Ngan - Verdelais

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:17:09
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** opposition à la DAE projet GPSO

**Contribution :**
Je suis opposée à l’autorisation environnementale demandée par le GPSO.Il est complètement insensé et révoltant de privilégier le gain de quelques minutes pour quelques voyageurs d’aujourd’hui, au détriment du milieu que nous léguons à nos petits enfants !Lê Thi Ngându collectif NON LGV NiNA(ni ici ni ailleurs !)
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BLAISE - Layrac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:17:15
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Protection sonore de Layrac
**Contribution :**
Au vu du tracé du projet de ligne nouvelle entre Bordeaux et Toulouse au niveau de Layrac : la ligne doit passer au dessus de l'autoroute A62 à peu près à l'endroit où l'autoroute passe au dessus de la D17 : en terme de hauteur la nouvelle ligne se retrouverait de l'ordre du double de la hauteur l'autoroute A62 => le cœur du village de Layrac étant assez proche ( moins de 700m de distance avec l'Ehpad Korian Maison Saint Martin ) et se retrouvant de facto à une hauteur comparable je ne peux qu'appréhender avec vives inquiétudes les problèmes de pollution sonore!Je rajouterais que je travaille dans le secteur de la maintenance et de fait la mise en place et l'entretient de protections sonores sur cette partie du tronçon ne pourront n'être que compliqué : il risque d'y avoir une non-possibilité de modification ultérieure en cas de problèmes!Enfin comme je travaille dans la maintenance de matériels agricoles un projet qui prévoit de passer dans la vallée de Garonne et donc en utilisant des terres à hautes valeurs agronomiques pour son implantation m’apparaît comme non en adéquation avec les problèmes à venir!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Caroline - Castelnau-d'Estrétefonds

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:17:42
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ecologie et LGV
**Contribution :**
Cette LGV est une ineptie écologique et économique. A la genèse de ce projet, le tracé devait suivre l'autoroute au niveau de frontonnais, mais il vaut mieux couper, défigurer et détruire un autre paysage...Sur la commune de Castelnau d'estretefonds, une zone Natura 2000 à tout simplement disparu afin de laisser le passage libre au train à grande vitesse.Etonnant, quand sociétalement l'écologie est omniprésente. Les fouilles archéologiques ont lieu, mais pas sur les zones humides... Par contre, la LGV pourra prendre pleinement place en ces lieux.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# GUILLEMET PHILIPPE - Bazas

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:19:04
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Observation sur le projet GPSO
**Contribution :**
Je considère que ce projet ne respecte pas l’héritage environnemental de la vallée du CIRON au niveau environnemental, climatique, et ressources naturelles de cette vallée que j’ai toujours connu et la considère comme un bien commun qui profite à l’ensemble de tous les habitants et touristes des

alentours et c’est aussi un maillon économique primordial, avec des zones de captages essentielles à l’alimentation en eau potable jusqu’à l’agglomération Bordelaise,donc elle représente bien plus qu’un simple paysage.Je décris comme une injustice ce projet qui viole le droit ces citoyens malmenés en fracturant tant de milieux naturels séculaires sans intégrer aucune alternative crédible.Cette injustice est d’autant plus amplifiée car ce projet est financé par l’intermédiaire d’un impôt foncier appelé auprès de tous ceux qui seront impactés par la destruction de leurs territoires.Je pense que l’étude d’impact d’un tel projet est insuffisant, les inventaires sont trop succincts avec des cartographies inexistantes sans impacts cumulés, l’OFB (Office Français de la Biodiversité) ,la CLE (Commission Locale de l’Eau) et le CBNSA (Conservatoire Botanique National Sud-Atlantique) soulignent plusieurs contradictions.Je suis convaincu que cette consultation d’une durée d’un mois pour plus de 34000 pages est drastiquement court pour une participation sérieuse en plus très limitante par une grande majorité du public qui est exclu à cause d’une participation 100/100 en ligne, en conséquence je demande un prolongement substantiel du délai de consultation .En plus les études ont énormément de lacunes sur l’état initial de la vallée avec des inventaires forestiers partiels et une méthodologie utilisée qui a conduit à sous évaluer les zones humides qui faussent l’analyse et desservent les bases d’une évaluation fiable.Et je constate aussi que les zones humides sont trop peu évitées avec un résultat dérisoire 1000 ha détruit pour 42ha évités .En complément je m’exprime aussi sur les mesures de réduction qui sont relativement vagues et non localisées et ainsi empêchent leurs vérifications au niveau de leurs efficacités donc peu crédibles .Durant cette période d’information aux contraintes budgétaires relles, engager 18 milliards d’euros sans étudier sérieusement les alternatives est irresponsable.Je suis favorable à une mobilité ferroviaire pour tous et en même temps complètement opposé à un projet démesuré, destructeur et mal évalué.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Aurelie - Bazas

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:19:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je suis défavorable au projet de construction de la ligne lgv
**Contribution :**
Je découvre chaque jour le beau territoire autour de la vallée du Ciron. Il faut préserver la faune, la flore et le cadre de vie des habitants locaux. Je ne comprends pas qu'un projet tel que la lgv soit encore existant, à l'heure du réchauffement climatique, du besoin de préserver les espaces naturels (forêts, rivières) et les espèces animales. Tout ça pour que le monde aille toujours plus vite. Alors qu'il y a déjà des lignes de trains existantes et mal exploitées ! Le budget est très critique, le projet lgv est un gouffre financier, il faut arrêter les dégâts ! Mettre l argent sur l'éducation, l'enfance, la santé !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# COUTURIER Bernard - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:19:52
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** consultation environnementale
**Contribution :**
Mon propos est de vous demander de surseoir à l’autorisation de construction d’une LGV entre Bordeaux-Toulouse et Bordeaux -Dax.Je m’appuierai pour cela sur le précédent de la construction d’un tunnel en vallée d’Aspe, construction prévue afin d’ ouvrir un trafic routier conséquent entre France et Espagne.De prime abord, à 30 ans d’intervalle, la comparaison de ces deux situations semble incongrue.Mon souhait, à l’issue de la lecture de ma contribution, est qu’il n’en soit rien.Les opposants d’alors à ce tunnel, dont je faisais partie, exprimaient plusieurs objections à sa

création.Objections écologiques et environnementales  en raison d'une vallée des Pyrénées , probablement une des dernières, à conserver son caractère sauvage, avec, notamment la présence des derniers ours autochtones.Objection économiques avec son cout prohibitif, en regard, particulièrement, du différentiel considérable coût/avantages.Et aussi, et peut-être surtout, son cout social et humain, avec le développement d'une politique, une propagande, plutôt, installéé par de nombreuses forces économiques, politiques, médiatiques, opposant–y compris par des violences morales et physiques–partisans et opposants au tunnel.30 ans après les faits ont tranchés. Economiquement le tunnel accueille au mieux la moitié des usagers prévus, principalement au niveau du camionnage. Par contre cette circulation réduite a un coût faramineux. En effet et ce en dépit des mises en garde, y compris des ingénieurs de la SNCF : la route de montagne est construite sur un amoncellement de roches millénaire instables. Ce qu'a à nouveau démontré l'épisode climatique majeur dans la vallée, Daft ASP, le 7 septembre/octobre ? Ou une partie d'entre elle, s'est effondrée, pointÉpisode spectaculaire–et heureusement son victime–mais qui ne doit pas masquer que les réfection s'récurrents de cette route coûtent chaque année. Plusieurs centaines de milliers d'euros à la collect avec la LGV Bordeaux, Toulouse, les mêmes, causes produiront–multiplier son multiple–les mêmes effetsCoût prohibitifs : les 14 milliards d'euros, annoncés seront bien sûr, largement dépassé dans une budgétisation plus qu'un certain aujourd'hui. Les dégâts écologiques seront majeurs, en particulier dans la vallée du Sion classé, Daturas, 2000. E, et surtout les populations seront séparées et divisé par des ruptures de territoires (ruptures physiques, gare, LGV, hors les murs, etc. le tout dans une grande confusion humaine et sociale.Pour toutes ces raisons, il est nécessaire de surseoir à toutes mesure, valeur autorisation de début ou de poursuite des travaux de ce en vous remerciant de faire gré à ma demande signée. Bernard COUTURIER
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Brèthes Julien - Sadirac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:20:31
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Information mensongère du public sur les temps de parcours actuels et futurs
**Contribution :**
Constat : ce projet est un serpent de mer, dont la dépense démesurée permet aux landais qui ont aujourd'hui la possibilité de faire Dax-Bordeaux par un train direct, de gagner - 17 minutes sur cet itinéraire en passant par un linéaire de voie ferrée plus long par rapport à la voie existante via Marcheprime. Le gain de temps,  que l'on parle de Bordeaux - Toulouse ou de Bordeaux - Dax, est mesuré par rapport à l'existant. Sur le tronçon Bordeaux - Dax, les temps de parcours historiques n'ont de cesse d'augmenter depuis plusieurs années en raison du sous investissement dans la modernisation de la ligne, mais aussi du ralentissement des trains à cause de l'absence d'équipement des derniers systèmes de signalisation sur toute la portion. Qui veut noyer son chien l'accuse de la rage.Voir la pièce jointe sous le lien suivant sur l'alternative au GPSO et l'extrait de l'étude Claraco sur la saturation supposée des linges existantes et les temsp de parcour : https://loicprudhomme.fr/wp-content/uploads/2024/10/alternatives-gpso-lgv.pdfQuestion : cela a -t-il du sens de baser un projet sur une comparaison en termes de gain de temps qui est d'ores et déjà biaisée ? Conclusion : sauf démonstration contraire ; avis défavorable pour ce projet de l'ancien monde.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# SCOUARNEC Morgane - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:20:46
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** AVIS DEFAVORABLE - CONTRIBUTION ATTAC33
**Contribution :**
Messieurs les Préfets,Veuillez trouver en PJ la contribution du comité local ATTAC33 vous signifiant un avis défavorable à cette demande d'autorisation environnementale.Vous en souhaitant une bonne réception. Veuillez agréer, Messieurs les préfets, nos salutations distinguées.Morgane SCOUARNECCo-présidente ATTAC33
**Pièce(s) jointes(s) :**
Télécharger la pièce jointe originale (2025-11-26 Contribution ATTAC33.pdf)
Document : 2025-11-26 Contribution ATTAC33.pdf, page 1 sur 3

Le comité local Attac33 émet un avis défavorable à la première demande d'autorisation environnementale (DAE1) pour les investigations préalables à la réalisation de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse et souhaite attirer l'attention sur :
1. Les limites de la procédure de participation du public par voie électronique (PPVE).
2. Les impacts environnementaux IRRÉVERSIBLES des travaux préparatoires
3. Le bilan socio-économique et les impacts territoriaux d'une telle infrastructure

1. Avis défavorable sur le format de consultation publique par le choix d'une procédure par voie électronique (PPVE) :

Nous souhaitons attirer votre attention sur les limites de la procédure actuelle, au regard du Code de l'environnement qui imposent une participation effective et transparente du public. La PPVE se substitue à une enquête publique classique sans commissaire enquêteur indépendant, sans permanences physiques, ni dossier papier en mairie, ce qui réduit l'accessibilité et la qualité du débat. La fracture numérique exclut une partie des citoyens, en contradiction avec l'objectif d'une participation équitable : une procédure exclusivement numérique ne garantit pas l'égalité d'accès à l'information et à la participation.
L'enquête publique de 2014 préalable à la Déclaration d'utilité Publique ne saurait servir de pré-requis permettant cette procédure PPVE. Cette DUP de 2016 ne vaut pas première autorisation au sens de l'article L122-1-1 qui dispenserait d'une véritable enquête publique.
Par ailleurs, la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) date de 2016, et les données sont obsolètes et caduques au regard des conditions environnementales et sociétales qui ont évolué (climat, biodiversité, urbanisation, mobilité).

Nous souhaitons l'annulation sine die de la présente procédure et l'organisation d'une nouvelle enquête publique, avec commissaire(s) enquêteur(s) désigné(es) par le Tribunal Administratif permettant une synthèse et un avis indépendant des services des préfectures concernées par la demande d'autorisation, conformément aux principes de démocratie environnementale et participative.

2. Avis défavorable quant aux impacts environnementaux des défrichements, déboisements, sondages et autres travaux préparatoires à la construction de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse :

Le projet prévoit le défrichement de 384,5 hectares de boisement sur une emprise totale de 1 137 hectares, entraînant une perte de stockage de carbone, une destruction de zones humides et une fragmentation des habitats des espèces protégées. Les avis du CNPN et de la Commission Locale de l'Eau (SAGE Ciron) soulignent des risques majeurs pour la biodiversité, notamment pour les espèces protégées et les corridors écologiques.
L'Autorité Environnementale émet un avis défavorable en soulignant l'incomplétude du dossier soumis à autorisation.
Les mesures ERC (éviter, réduire, compenser) sont insuffisantes pour garantir la préservation des milieux naturels et la continuité écologique. Les mesures compensatoires proposées ne sont pas à la hauteur des impacts

cumulés. L'artificialisation des sols et la perturbation des zones humides aggravent la vulnérabilité hydrique et la résilience climatique.
Pire, au regard des surfaces et emprises de défrichement et de déboisement annoncées, un doute sérieux quant au caractère "préparatoire" des travaux est permis. La demande d'autorisation environnementale pourrait permettre des travaux en avance de phase incompatibles et incohérents avec une approche réglementaire d'évitement dans la séquence ERC.
Un projet fait de mesures ERC insuffisantes mais surtout transperçant la vallée du Ciron ne devrait pas être envisagé en 2025. La vallée du Ciron est un écosystème unique : hêtraie datant du glaciaire, zones humides, forêts galeries, espèces rares. Cette hêtraie de 40 000 ans est un patrimoine naturel et scientifique majeur : altérer son microclimat serait une perte irréversible.
Des études complémentaires sur les impacts cumulés et systémiques sont une nécessité avant toute autorisation environnementale telles qu'indiquées par l'Autorité Environnementale.

3. Doute sérieux sur le bilan socio-économique et les impacts territoriaux d'une telle infrastructure

Des solutions alternatives doivent être présentées pour tout projet soumis à évaluation environnementale. Or, ce projet privilégie une ligne nouvelle coûteuse et fortement impactante.
Une analyse comparative des alternatives est indispensable pour respecter les principes de sobriété et de transition écologique. Le projet traverse un territoire sensible alors qu'une ligne existante pourrait être modernisée. Des solutions plus durables existent : modernisation des lignes existantes, amélioration des dessertes Intercités, trains régionaux, développement des trains de nuit Ces alternatives permettraient de réduire l'empreinte carbone, de limiter l'artificialisation des sols et de répondre aux besoins de mobilité régionale à moindre coût. La LGV est une aberration écologique et économique : elle détourne des financements publics au détriment des mobilités du quotidien et des services publics essentiels.
Ces observations sont sérieuses. Ce territoire n'est pas un simple paysage : c'est un bien commun essentiel pour les générations futures. Engager 18 milliards alors que des alternatives seraient moins onéreuses, c'est dilapider des fonds publics !
D'autant que des services publics essentiels aux besoins de la population tels que la santé, l'éducation, l'insertion sociale et professionnelle des jeunes et moins jeunes, le droit à une alimentation saine et durable pour toutes et tous, la préservation de l'environnement, la recherche et bien d'autres encore pourraient bénéficier de cet investissement public.
Aussi, l'argument en faveur du report modal de l'avion vers le train trouve sa limite quant on constate l'effondrement de la fréquentation de la ligne aérienne Paris-Toulouse au regard de l'évolution des méthodes de travail.
En outre, l'aberration du tracé proposé implique la création de gares dites "betteraves" éloignées des centres-villes et ayant pour conséquence l'usage des véhicules individuels.

Quant à certaines dessertes, elles sont annoncées purement et simplement supprimées (gare de Marmande, par exemple)
Ainsi, le bilan carbone du projet serait à actualiser au même titre que son bilan financier (cout d'investissement et cout d'exploitation).

**En conclusion, nous sommes défavorables à cette demande d'autorisation environnementale. Nous demandons une révision complète du projet. Oui au train du quotidien, non à un projet démesuré, destructeur et mal évalué. Les conditions environnementales et sociétales ont évolué (climat, biodiversité, urbanisation, mobilité), soyons en phase avec la réalité et ayons le courage de renoncer et bifurquer pour une justice sociale, économique et environnementale. Il est nécessaire et responsable de ne pas donner l'autorisation environnementale pour les travaux préparatoires.**



# Clerandeau Christelle - Bègles

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:22:29
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable au projet GPSO (Secteur Ciron)

**Contribution :**
Dans le contexte actuel de lutte contre le changement climatique, ce projet impacterait la vallée du Ciron, hot-spot de biodiversité et un morcellement de cet habitat conduirait irrémédiablement à sa perte. Pourquoi ne pas aménager et moderniser la ligne existante? C'est incompréhensible que l'option à 4 milliard d'euros n'a pas été choisie. D'autre part, ce document de consultation uniquement consultable en ligne n'est pas démocratique, oubliant les moins agile à l'utilisation du numérique. Aussi le délai de 1 mois est bien trop court au regard de l'épaisseur du dossier et devrait être rallongé du double ou triple.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Alain - Pondaurat

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:23:36
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ppve sur l'autorisation environnementale lgv
**Contribution :**
Avis défavorable Délai de consultation dossier trop court !Projet destiné surtout aux urbains des grandes villes qui ne profitera pas aux zones ruralesProjet destructeur et écocideCoût trop élevé et financement incompletCe sont surtout les lignes sncf du quotidien qu'il faut améliorer
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LAURENT - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:23:43
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation du projet GPSO au regard des impacts environnementaux
**Contribution :**
- La vallée du Ciron est un écosystème unique avec une hêtraie datant du glaciaire 40 000 ans et qui n'existe nul par ailleurs à cette latitude, avec des zones humides, des espèces rares comme le vison d'Europe ou la cistude.- La hêtraie glaciaire est un patrimoine scientifique majeur : altérer son microclimatserait une perte irréversible et impacterait également le microclimat spécifique indispensable à la production du vin de Sauternes.Le passage de la LGV détruira à jamais cette vallée fragile qui est un des derniers sanctuaires du Sud Ouest._ La LGV détruira 4800 ha de nature qui seront définitivement perdus pour l'écosystème, nous même et nos enfants. Les mesures de compensation sanctuarisent des espaces déjà naturels. Ils ne permettent pas de "remplacer" des écosystèmes spécifiques voire uniques à l'équilibre fragile.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# BENARD Ariane - Casteljaloux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:24:39
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** un refus de prise en compte du resultat de l'enquête publique
**Contribution :**
En 2014, le résultat de l'enquête publique était défavorable à la création des nouvelles lignes ferroviaires Bordeaux Dax et Bordeaux -Toulouse. Alors, pour contourner cet avis , une participation uniquement par voie numérique nous a été demandé. L'information a été très mal distribuée, en témoigne le peu de gens présents aux réunions organisées dans le Lot-et-Garonne par le GPSO et la disposition des panneaux appelant à la PPVE très peu visibles, posés le long de routes , aux abords de chemin peu fréquentés.-Le  dossier comportant près de 30000, que les principaux intéressés

comme le maire d'Agen ont admis ne pas avoir lu et ne pas avoir mis en débat auprès de son conseil d'agglomération.-Un temps de recueil de la PPVE insuffisant: Pour le citoyen impacté par le futur tracé de la LGV, l'impossibilité de lire le dossier pour pouvoir donner un avis éclairé. -Pour peu que ce citoyen se trouve dans une zone non couverte par le réseau internet, ce qui est le cas d'au moins un quart des gens les plus impactés par le tracé, ou qui ne dispose pas des outils nécessaires, il est encore plus difficile d'avoir accès à l'information puis de rédiger son avis.-l'autorité environnementale a donné un avis défavorable-si ce sont les préfets des départements traversés qui doivent donner l'accord pour débuter les travaux de défrichage, de forage, ont-ils lu le dossier de 26000 et quelques pages? et quelles connaissances et compétences en matière de protection de l'environnement pour pouvoir donner décider. De plus, dans le dossier il n'y aurait pas de comparaison faite en matière de préservation des milieux naturels et des espèces, de diminution d'émission de CO2, par rapport à des travaux d'amélioration de la ligne Bordeaux -Toulouse existante.Il semble alors que cette démarche "PPVE" constitue un déni de démocratie par mépris de l'avis des citoyens impactés au profit d'intêret privés. avis déforable - Ce n'est pas vraiment une consu
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Perrine - Lacanau

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:25:45
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Refus réalisation LGV Bordeaux Toulouse
**Contribution :**
La nouvelle ligne du Sud Ouest entre Bordeaux/Toulouse est une aberration écocidaire qui ne doit pas aboutir ! Un projet imposé par l'Etat à un territoire qui n'en a pas besoin et n'en veut pas que ce soit au niveau des citoyens ou d'élus fermement opposés également en grande majorité. D'autant plus qu'ils vont être taxés à leurs dépends pour financer une ligne accessible uniquement pour les plus fortunés, creusent de nouvelles inégalités.En outre une somme astronomique y est dédiée alors qu'elle serait plus utile pour réparer les lignes ferroviaires existantes qui tombent en désuétude. Le vivant serait alors le premier impacté dont la vallée du Ciron, un trésor exceptionnel de biodiversité avec sa hêtraie historique qui doit plutôt être protegée. Une fois de plus je vous en conjure, ne donnez pas la priorité au profit avant la vie! L'autorisation environnementale ne doit jamais être délivrée.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Aurélie - Pessac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:26:40
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Perspectives terrestres
**Contribution :**
Il faut en finir avec «la perpétuelle extension du contrôle raisonné et techno-scientifique sur une nature objectifiée, censée pousser toujours plus loin le sentiment de délivrance » (A. Pignocchi)
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Brèthes Julien - Sadirac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:26:54
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Compatibilité d'un projet imposé avec les recommandations du GIEC et du Haut Conseil pour le Climat

**Contribution :**
Constat : l'urgence est d'agir pour limiter le réchauffement climatique. Exemple : début août 2025 en Gironde, les personnes ne pouvant se payer un système de climatisation ou une piscine, se sont ruées vers les berges du Ciron que ce soit à Préchac, Bernos Beaulac ou encore Preignac. A cette époque là, nous n'avions besoin que de la fraîcheur du Ciron pour se sentir moins mal de la canicule. Il apparaissait ce besoin d'accès à la nature prépondérant devant la possibilité de gagner 50 minutes sur un trajet en train d'une métropole suffocante à une autre.Question : comment le projet prend il en compte les trajectoires de réchauffement global traduites des travaux du GIEC par le Haut Conseil pour le Climat ? Conclusion : sauf démonstration contraire ; avis défavorable pour ce projet de l'ancien monde.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Girard Damien - Dions

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:29:13
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je m'oppose à ce projet écocide
**Contribution :**
Ce projet va à l'encontre des préconisations environnementales et les atteintes qu'il risque d'avoir auront un impact indélébile dès les premiers coups de pelle :Dans le cadre de ce dernier, de nombreux travaux préparatoires et sondages géotechniques sont prévus sur des terrains susceptibles de comporter des zones humides, des fossés, des ripisylves et des sols hydromorphes. Ces milieux sont particulièrement sensibles aux perturbations physiques et hydrologiques. Même des interventions temporaires peuvent modifier leur structure, leur alimentation en eau ou leur capacité d'épuration. Une altération de ces équilibres peut entraîner une dégradation durable, parfois irréversible, de leur fonctionnement écologique.Ces même travaux et sondages impliquent des interventions susceptibles d'altérer cet équilibre. Le creusement de tranchées, la création de pistes d'accès ou l'installation d'équipements temporaires peuvent modifier les écoulements de surface, perturber les nappes phréatiques, accentuer le ruissellement ou provoquer des pollutions accidentelles. Ces impacts, même ponctuels, peuvent fragiliser durablement les milieux aquatiques situés en aval. Le projet de ligne nouvelle Bordeaux - Toulouse traverse des territoires riches en faune et en flore, où subsistent encore des milieux naturels remarquables. Les travaux préparatoires et les sondages géotechniques, même limités dans l'espace, peuvent provoquer des destructions d'habitats, des dérangements d'espèces, des pollutions ou des ruptures de continuité écologique. Ces effets peuvent concerner des espèces protégées au niveau national ou européen, comme la Loutre d'Europe, le Vison d'Europe, les chauves-souris, les amphibiens ou certaines espèces d'oiseaux d'eau.Je m'oppose donc à ce projet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# jeremie  - Montgaillard-en-Albret

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:29:22
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable au projet GPSO
**Contribution :**
Ce projet nécessite une dérogation pour la destruction de spécimen, l'altération ou la dégradation des sites de reproduction ou d'aires de repos de 223 espèces protégées. L'enjeu est de taille néanmoins l'état initial écologique présente des lacunes. Les prospections d'espèces sont parfois insuffisantes suivants les taxons et ne couvrent pas un cycle biologique complet. De plus, certaines espèces protégées telles que le Pélobate cultripède sont clairement ignorées (traçé à l'ouest d'Agen). Ce

projet est également néfaste pour des raisons sociales (inégalités entre zones desservies et non desservies sachant qu'ils subiront tout de même des nuisances sonores et visuelles), économique (coût exorbitant) et patrimoniales (morcèlement des parcelles agricoles et des paysages). Pour toutes ces raisons, je mets un avis défavorable au projet GPSO.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Bruno - Cazalis

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:29:42
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Les effets socio economiques et territoriaux
**Contribution :**
AVIS NON FAVORABLEIl est cité que ce projet est d'intérêt public. Cependant il n'est pas démontré concrètement que les présumés impacts positifs balance les impacts négatifs. Et les impacts positifs sont positifs pour certains seulement. En quoi la modernisation du trafic ferroviaire est un impact positif alors que celui existant pourrait être rénové pour beaucoup moins cher et faire tellement moins de dégâts. Ce projet va accentuer les inégalités territoriales, en laissant les campagnes endosser tous les nuisances. Le dossier ne traite pas concrètement de ce point, et aucune évaluation n'a été faite sur la cohésion territoriale, qui est pourtant primordiale pour ne pas créer de déséquilibre territoriaux. Les premiers concernés par le tracé de la ligne sont très peu informés. Les mesures compensatoires n'ont pas été réfléchies avec les populations locales, il n'y a pas de transparence. Je me suis rendu à une réunion publique, c'était une mascarade qui se jouait pour faire croire que les avis et les intérêts des populations sont prise en compte, mais les cartes ont déjà été distribuées et il n'y a pas de dialogue constructif.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Florence  - Villandraut

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:32:25
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** demande de retrait du projet de lgv
**Contribution :**
Très attachée au sud gironde et à sa biodiversité, je vois l'environnement souffrir du dérèglement climatique. La construction de le lgv accentuerait ces dommages. J'estime que les bénéfices estimés de ce projet (rapidité entre Bordeaux et Toulouse) ne sont pas à la hauteur des dégâts sur l'environnement. Mieux vaut améliorer les lignes ter et les petites gares...Je suis donc résolument contre ce projet et souhaite vivement que l'on se préoccupe enfin des conséquences autres que financières !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Mathieu Anne - Aubiac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:32:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Je suis défavorable à cette demande de d'autorisation
**Contribution :**
Toutes les demandes de dérogation listées sont inacceptables Ces demandes d'investigations sur des sites classés  Natura 2000,  ZNIEFF et ZPENS sont par nature invraisemblables. Tout est dit dans tout ces documents. La vallée du Ciron est classée au titre du réseau Natura 2000 (site FR7200693 — « Vallée du Ciron »). Elle est également reconnue comme ZNIEFF (Zone Naturelle

d’Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique) et comme ZPENS (Zone de Préemption des Espaces Naturels Sensibles), ce qui montre son intérêt écologique, sa fragilité et le besoin de la préserver. Le périmètre ZPENS du Ciron couvre environ 2 507 hectares.Cela signifie des enjeux reconnus à l’échelle européenne pour la conservation d’habitats et d’espèces.Principaux types d’impacts des investigations1. Destruction/perte d’habitats2. Fragmentation et effet barrière3. Modification hydrologique et qualité d’eau4. Nuisances et mortalité directeCette vallée compte vraiment pour moi.La vallée offre des paysages variés : forêts-galeries, gorges, eaux vives ou calmes, affluents, zones humides, villages, moulins et patrimoine bâti ancien. Elle est un lieu de loisirs (je randonne, j'y fait du canoë, mes amis pêchent,  la nature y est somptueuse …).Toutes les études montrent déjà qu'il faut trouver des alternatives pour ne pas saccager cette merveilleuse vallée. Je demande une révision du projet. D'autres options sont possibles :A. Choix d’itinéraire : éviter le cœur de vallée. Privilégier un tracé décalé hors des zones Natura 2000, des hêtraies relictes et des ripisylves (correction d’itinéraire).B. Techniques d’ingénierie pour réduire l’impact local. Tunnels longs sous secteurs sensibles (ou tranchées couvertes) pour laisser la surface quasi-intacte ; viaducs larges plutôt que remblais au ras du sol afin de maintenir des corridors au sol.C. . Solutions alternatives de mobilité / réduction d'emprise. Renforcement des lignes existantes, optimisation du trafic, liaison multimodale routière/ferroviaire plutôt que création d’une LGV sur un nouveau tracéMerci
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Caroline  - Layrac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:33:23
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Risques de inondations
**Contribution :**
Layrac est un village sujet aux innondations par le débordement du Gers, de la Garonne  et de ses différents petits cours d eau à proximité du village. Votre dossier ne traite pas profondeur ce risque pendant les travaux mais aussi durant l utilisation des infrastructures tel que le tunnel à proximité du village.  Un autre point important, la centrale de golfech peut parfois être partiellement arrêter par manque d eau dans ls garonne. Il en est de même sur certaines période  pour la nappe phréatique. Comment pensez vous pouvoir réaliser les différents mettre cubes nécessaires au chantier sans mettre à mal notre ressource en eau et les êtres vivants qui en dépendent. Votre dossier est très évasif sur ce sujet également. Pour la sécurité de tous vous devez être en mesure de nous prédire les niveaux d eau que ns aurons jusqu'à la fin des travaux soit 2032 tout en tenant compte des températures puis qu elles vont de paire.  Merci d évaluer l eau dont vous aurez besoin et ce que vous nous laisserez.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Le Cozic Gildas - Rennes

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:33:37
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Un projet incohérent et coûteux pour la nature et les finances publiques et celles des particuliers
**Contribution :**
Nous émettons un avis très défavorable.En observant l’organisation actuelle du trafic ferroviaire entre ces 2 villes on constate que pour parcourir 212 KM, il faut aujourd’hui 2h30 soit une moyenne de 85 km/h…. Ce piètre score met la liaison entre ces 2 villes à la vitesse des trains à vapeur du 19ème siècle.Il y a de toute évidence un sérieux défaut d’optimisation de fonctionnement et de rendement du réseau ferré actuel, défaut qui, au lieu d’être analysé et corrigé, débouche sur le projet de création

d’une LGV irrationnelle dans l’irrespect total des populations concernées et aux dépens de la faune et de la flore situées sur son tracé.Peut-être s’agit-il pour certains élus de marquer leur passage dans la politique locale, par une œuvre gigantesque, à défaut de pharaonique, qui resterait dans les annales ? On a déjà vu, dans la région, le résultat catastrophique de l’autoroute A65 la plus chère de France, qui a déjà balafré le territoire et impacté pour toujours les écosystèmes (allez-voir les franchissements aberrants au-dessus du Ciron), sans avoir jamais prouvé son utilité. Visiblement, ça ne suffit pas. Il faut encore ajouter une autre aberration semble-t-il. Le bon sens serait à notre humble avis de moderniser le réseau ferroviaire actuel afin de lier les 2 villes en 1h30 en vitesse TGV normale. Nous sommes Rennais et avons vu récemment l’ouverture de la ligne LGV Paris-Rennes qui a fait gagner en tout et pour tout, 20 minutes, aux passagers. La SNCF a certes réduit un peu la durée du trajet (mais à quel prix écologique ? et financier ?) mais en a considérablement augmenté le tarif ce qui n’incite pas les voyageurs à prendre le train. Aujourd’hui, aller à Paris à deux, coûte toujours beaucoup moins cher que de s’y rendre en train.Pour finir, j’ai vu récemment, que l’annonce de cette PPVE était, dans un village girondin affichée sur un chemin forestier où ne passent que de rares voitures ou camions forestiers. Sans doute était-elle adressée aux sangliers et aux chevreuils ? Ils auraient des choses à dire en effet, eux dont l’habitat serait anéanti par le GPSO…
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Brèthes Julien - Sadirac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:33:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Compatibilité d'une démarche réglementaire "Eviter Réduire et Compenser" avec les dégâts colossaux induits par la construction de la ligne nouve
**Contribution :**
Constat : la démarche ERC expliquée dans le dossier de demande d'AE pour les investigations préalables est longuement présentée. IL apparait un biais dans cette application de la réglementation : les emprises foncières nécessaires à la compensation ne sont pas acquises, sinon à peine repérées. Seule une infime partie des surfaces est acquise. Dans de nombreux projets depuis la promulgation de cette loi impliquant la démarche ERC, de très nombreux projets sont bloqués car les parcelles nécessaires viennent à manquer. Question : comment dans ce contexte qualifier de sérieux l'application de la démarche de compensation alors que le maitre d'ouvrage n'est pas en capacité d'installer les surfaces de compensation nécessaires? Quelles sont les dispositions prises pour s'assurer que les compensations évoquées dans ce dossier seront bien mises en oeuvre ?
Conclusion : avis défavorable pour ce projet né dans l'ancien monde.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# MACIAS Vincent - Préchac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:34:04
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contestation
**Contribution :**
Je suis opposé à ce que cette autorisation environnementale soit donnée car ce projet est mortifère pour l'environnement, pour les humains, et pour les finances ... il ne servirait qu'un nombre restreint d'usagers et servirait surtout l'intérêt de représentants politiques !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LAURENT - Saint-Selve

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:35:20
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet GPSO
**Contribution :**
Ce projet est inutile et ruineux car il existe déjà une ligne Bordeaux Toulouse qu'il faudra rénovée et modernisée. Cela couterait moins cher et permettrait de faire circuler des TGV mais aussi et surtout plus de trains du quotidien et plus rapidement. Il existe aussi une ligne directe PARIS-TOULOUSE (POLT) qui devrait être modernisée et qui permettrait de faire circuler des TGV et surtout de désenclaver le centre de la France.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# eric - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:37:11
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Non à la nouvelle LGV Sud-Ouest
**Contribution :**
Contribution : Je suis contre la création d'une nouvelle LGV sud-ouest reliant Bordeaux à Toulouse.Je suis pour une mobilité respectueuse de l'environnement et solidaire c'est à dire pour les trains du quotidien.À l'heure du réchauffement climatique, c'est une aberration écologique. La vallée du Ciron et sa hêtraie âgée de plus de 40 000 ans est une merveille, unique en Europe, dont il faut prendre grand soin. Le territoire est gorgé de forêts, d'environnements humides, de faune et de flore (…) indispensables au bien vivre ensemble et pour les générations futures. Le bilan carbone de ce projet mortifère est désastreux pour la planète (des millions de tonnes de matériaux déplacés), les infrastructures électriques sont inadaptées alors même que les TGV doivent ralentir notamment en période de forte chaleur pour protéger les infrastructures (les étés sont de plus en plus chauds). La liste est longue…C'est aussi une aberration économique avec un coût faramineux qui dépasse l'entendement à l'heure des économies nécessaires dans un contexte socio-économique fragile et géopolitique incertain pour ne pas dire dangereux.Je suis pour l'aménagement des lignes déjà existantes, dont le coût est au moins 3 fois moins élevé et qui n'a pas été pris en compte. Une enquête d'utilité publique avait pourtant donné un avis défavorable à ce projet. Quelle est la fonction et la finalité des enquêtes d'utilité publique si la puissance publique ignore leurs conclusions ?Merci
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Kathy - Talence

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:38:26
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposition au projet de la LGV
**Contribution :**
Le projet de la LGV est tout bonnement une aberration environnementale. Le nouveau tracé va détruire plusieurs milliers d'hectares de zones humides et de zones naturelles. En plus pour des prix qui ne vont pas encourager à l'usage du train pour un gain de temps minime.Des alternatives beaucoup moins impactantes environnementalement parlant existent, comme réaménager les voies préexistantes pour permettre à la ligne à grande vitesse de passer sur le même tracé sans avoir à DETRUIRE sur une autre zone un écosystème fragile notamment dans le bassin versant du Ciron.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Castaing Guillaume - Agen

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:39:44
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contribution personnelle
**Contribution :**
Je suis opposé au projet controversé de LGV sur l'ensemble de son tracé pour le gâchis économique (argent public, destruction de terres agricoles) et écologique qu'elle suppose (en particulier la destruction de la vallée de la Garonne et plus loin la vallée du Ciron qui abrite des habitats remarquables ; il n'est pas démontré qu'elle entraînera une réorientation significative des transports de la route vers le rail. Au lieu de développer de nouvelles lignes TGV qui aggravent l'artificialisation du territoire, il serait beaucoup plus souhaitable de soutenir et de restaurer les petites lignes desservant les secteurs ruraux.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Adrien - Corbeil-Essonnes

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:42:47
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Arrêt du projet de la vallée de Ciron
**Contribution :**
Nous demandons l’arrêt total du projet en raison du non respect des lois environnementales, de la protection d’espèces protégées et de l’environnement.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Michel - Laroque-Timbaut

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:43:35
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** La demande d'autorisation environnementale pour la LNSO
**Contribution :**
Le but du projet est présenté comme la modernisation de la mobilité, alors qu'il s'agit d'une façon totalement dépassée de voir les choses. Il faudra de plus en plus abandonner les grands projets au coût démentiel et non réellement prévisible, à l'utilité non démontrable et qui sont catastrophiques au niveau environnemental.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Coordination Vigilance LGV - Landiras

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:46:10
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Enquête publique 2014 / LGV Bx-Toulouse et Bx-Dax
**Contribution :**
La commission d’enquête publique, à la majorité de ses membres, émet un avis défavorable à la déclaration d’utilité publique relative au projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. Les insuffisances et faiblesses du projet mis à l’enquête621 Certains impacts insuffisamment pris en compte622 Un besoin non partagé623 Une infrastructure lourde pour un service non garanti624 Une métropolisation au détriment des villes moyennes et des zones rurales625 Des alternatives à la grande vitesse insuffisamment explorées626 Un financement public incertain627 Une rentabilité socio-économique insuffisante628 Un découpage et un phasage du projet regrettables
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# RHE Olivier - Saint-Michel-de-Rieufret

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:46:46
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** ERC Compensation Destruction de haies
**Contribution :**
Votre dossier est massivement destructeur, énergivore…La palme d'or du contre-exemple de ce qu'il faut faire pour préserver la biodiversité, les zones humides, les capteurs de CO2 naturels.Avis très défavorable pour cette demande d'autorisatIon.Dans votre brochure, ce type de phrase « des mesures concrètes pour éviter, réduire et, si besoin, compenser les impacts inévitables » sont de l'insolence ou du mensonge pure : des mesures concrètes pour éviter ?.Ce principe obligatoire ERC (pur concept humain), est très loin des réalités du vivant.On ne peut pas dire que votre copie est irréprochable.----------EVITER pour cela il faut réellement étudier les solutions alternatives pour éviter votre projet. 42ha détruit dans votre dossier pour 1000 ha on s'attend a beaucoup plud de performance, d'optimisation.On a bien compris que dans le couloir d'environ 100 m de large de votre projet vous n'allez pas éviter grand chose : un éléphant dans un magasin de porcelaine, bref une armée d'engins du BTP dans un océan vert de biodiversité en mode tout droit. Une vision d'évitement volontairement archi-zoomé sur ce couloir !.Je ne vois pas dans votre dossier, vos chiffres globaux de votre projet comparer dans un tableau avec les solutions alternatives d'autres projet spour EVITER. Ouvrir réellement le champ des possibles avec la modernisation des lignes actuelles, avec la POLT… plus directes en km, avec des rames améliorés Oxygene plus rapides mais inf à un TGV, 200km/h ?, en calculant le CO2 des travaux d 'amélioration, du « petit » nombre d'ha à artificialiser pour résorber les quelques « nœuds » actuelsEn s'intéressant a votre cœur de métier, on tombe sur des articles des médias intéressant :« La situation est paradoxale, car la France a un des réseaux les moins « circulés » d'Europe. « Elle fait rouler quasiment deux fois moins de trains que l'Allemagne pour un réseau comparable — 43 trains quotidiens par ligne en moyenne en France, contre 82 en Allemagne —, notamment à cause de la faiblesse du trafic de marchandises », dit Vincent Doumayrou, membre de l'association de chercheurs Ferinter et rédacteur d'un blog sur le rail. Le réseau français a donc la capacité d'accueillir bien plus de trains qu'aujourd'hui. »Du coup EVITER de construire de nouvelles lignes paraît bien envisageable.----------REDUIRE dans votre dossier, on frise la copie blanche. Pendant cette enquête, vous avez déjà-débuté vos sondages le long de nos routes et oui vous êtes pressés à détruire. Constat : Les entreprises rejettent les boues directement sur la végétation actuelle, puis partent…c'est donc bien parti, je vous sent concerné sur la réduction des impacts !----------COMPENSERQuelle prétention le mot COMPENSER. Vos plantations, mares forcés…qui seront faites sont à comparer avec cette équilibre de biodiversité , cette épigénétique des hêtres du Ciron, cette sensibilité des zones humides… qui ont mis des millénaires à arriver à cette diversité,, cette complexité fine du vivant.Les compensations doivent être opérationnelles au moment des destructions. Il n'y aucune précision sérieuse des lieux avec preuves dans votre dossier.Peut-être parce que vous avez un peu de lucidité. Il n'y a qu'une planète donc quand vous artificialisez des milliers d'hectares, NON vous ne pouvez pas compenser en transformant un milieu ailleurs qui lui existe déjà avec sa propre biodiversité en ajoutant un artifice grossier : mare…Le moins de surface naturel via une nouvelle infrastructure reste du moins pour la surface de la planète car l'être humain de ne peut pas faire du plus de surface.Il peut juste éviter le moins…on a revient au début.Je vous laisse lire cet article sur le nuage autour des compensations (https://reporterre.net/Grands-projets-destructeurs-l-esbroufe-de-la-compensation-ecologique) * 80 % des cas étudiés, les mesures de compensation sont mises en place sur des terrains libres donc des terres « naturelles et semi-naturelles * 80 % des cas, les mesures de compensation ne permettent pas d'éviter une perte de biodiversité * mise en place sur une myriade de petits sites, ce qui rend encore plus compliquée l'obtention de gains de biodiversité.Voici quelques autres

commentaires sur vos demandes.« L'autorisation de défrichement »Quand on remplace le VERT, le vivant, les forêts, les prairies…par du GRIS : du béton, de l'acier alors on accentue le dérèglement climatique. Toute baisse de la surface du climatiseur naturel que sont les végétaux car remplacer par des matériaux captant et stockant la chaleur participe au dérèglement (Arbres et climat page 11 et 12 https://ap32.fr/livrets/ )Ici en Landes Girondines, nous sommes à 42°C l'été, pensez-vous que vos voies LGV vont avoir un rôle de climatiseur ?Vous êtes sur la bonne voie avec de telle infrastructure ! De plus, je vous laisse lire les travaux des experts sur la destruction de l'humus, la libération du CO2.., l'asséchement des terres…Non il ne faut pas défricher.« Demande de destruction des haies » (Pièce L page 17, ma commune est impactée)C'est presque comique demander à détruire….comme si nous n'avions pas été assez loin dans la destruction, dans le moins !Si vous replantez pour dire que vous compensez : ou ? quelles essences ? Soyons bien conscient que vos plantations de compensation pour la moitié ne passeront pas les 2 ans avec des coups de chaud à 42 °C maintenant.Sur ma ferme j'ai planté des centaines de mètres de haies pour la biodiversité, brise-vent…le résultat est loin d'être acquis malgré les petits soins.Je vous laisse regarder réellement le taux de réussite des plantations de feuillus dans le cadre du plan France Relance…Le vivant c'est complexe, ce n'est pas comme un objet supplémentaire qu'on pose et qui répond binairement à sa fonction. Le résultat des plantations est de plus en plus aléatoire et faible.Est ce que l'épigénétique cela vous parle ? Seront-ils des plants provenant de 4000 km car moins chère mais fleuriront avec 1 mois de décalage ou seront-ils en label Végétal Local ?Détruire c'est simple, créer est bien plus complexe en ces temps de dérèglement alors nous faites pas rêver sur le papier. Votre principe d'ERC ne fonctionne pas.On ne compense pas une destruction, on ne détruit pas. Nous avons suffisamment détruit pour nos intérêts court-termiste, il est plus que nécessaire d'éviter vos nouvelles infrastructures destructrices.Avis très défavorable sur votre demande.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Brèthes Julien - Sadirac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:48:26
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Compatibilité d'un projet imposé avec la lois sur le Zéro Artificialisation Nette dite "ZAN"
**Contribution :**
Constat : Pour mémoire, ce projet du 20ème siècle artificialisera la modique surface de 5 000 ha :- dont 1300/5000ha en Gironde - dont 1700 ha de terres agricoles (y compris stock SAFER). Ces données de superficies sont extraites du dossier de l'enquête publique établi il y a 10 ans en 2014 (et non actualisée) sur le tracé seul, hors gravières nécessaires à l'extraction des matériaux et hors installations électriques de type projet ligne très haute tension sud gironde et postes de transformation pour alimenter la bête. Tout cela avec un MAGNIFIQUE numéro de torero avec l'inscription par le Ministère de la TECT de M. Béchu de ce projet dans la liste des "Projets d'Envergure Nationale ou Européenne" prévu par la Loi n° 2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en oeuvre du concept de "Zéro Artificialisation Nette (ZAN)" introduit par la Loi dite "Climat et résilience" n° 2021-1104 du 22/08/2021 qui a fixé l'objectif d'atteindre le ZAN en 2050. Cette liste des PENE qui comprend 424 projets dont la LGV Bx-Tlse-Dax a été publiée le 10 avril 2024 dans un Projet d'Arrêté Ministériel qui est mis en consultation par le MTECT. Ces projets constituent de véritables "permis à artificialiser" puisqu'ils viennent en dérogation de la loi ZAN et totalisent 11.870 hectares ; sur les 12.500 hectares du forfait national 2021-2031. On retrouve dans la liste notre vieux monsieur "GPSO LGV Bordeaux-Toulouse + Bordeaux-Dax" en page 7 avec....740 ha déclarés. 740 comptabilisés dans l'arrêté ministériel c'est plus vendeur que les 4 800 ha de l'enquête publique. Question : pourquoi n'avoir déclaré dans l'annexe dérogatoire au principe de ZAN que 740 ha artificialisés alors que la LNSO c'est 4800 ha impactés dont plus de 3000 ha défrichés ? Conclusion : sauf explication pertinente ; avis défavorable.

**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Le Cozic Anne - Rennes

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:48:55
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Le GPSO n'a tiré aucune leçon des mégafeux de 2022
**Contribution :**
Je dépose un avis très défavorable à ce projet. Les mégafeux de 2022 qui ont ravagé la forêt girondine n'ont toujours pas été pris en compte par les promoteurs du GPSO. Pourtant, avec le réchauffement climatique, ces feux risquent d'être de plus en plus fréquents et intenses, notamment dans cette zone hautement inflammable qu'est la forêt plantée de pin des Landes de Gascogne. Imaginez, des travaux durant des années qui emploient des machines polluantes, qui risquent d'entraîner des coupes rases - idéales pour favoriser l'expansion rapide des incendies – et contre lesquels les pompiers seraient dans l'incapacité d'intervenir rapidement, bloqués par des voies de chemin de fer, ballast, plateformes ou franchissements… infranchissables pour permettre d'éteindre au plus vite les flammes. On connaît le manque de moyens du SDIS, pourquoi irions-nous ajouter ces difficultés supplémentaires ? Si ce projet devait aboutir, les incendies (qui ont lieu chaque année, même s'ils ne sont pas aussi massifs qu'en 2022), nécessitant l'intervention de Canadair, entraîneraient forcément la coupure du réseau d'alimentation des caténaires, ce qui bloquerait irrémédiablement la circulation des trains. Pour peu que les voies aient été endommagées, la circulation serait même bloquée durant de longues semaines. J'habite la Bretagne mais apprécie de me rendre fréquemment dans cette belle région du sud-ouest encore préservée. Penser que les paisibles gorges du Ciron verdoyantes pourraient être, à jamais, détruites par des infrastructures hideuses et irréversibles, me désole.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Clara - Rodez

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:48:58
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Opposée à ce projet de LGV
**Contribution :**
NON à ce projet. Arrêtons de détruire notre environnement naturel. Préservons ce qui nous reste.De plus le coût de ce projet est exorbitant...14 milliards...il y a bien d'autres priorités tel que la santé, l'éducation ...plutôt que de vouloir gagner quelques minutes entre Bordeaux et Toulouse !On a besoin des trains du quotidien de Marmande ou Langon à Bordeaux par exemple.Soyons raisonnable et arrêtons ce désastre.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Jeanne - Chef-Boutonne

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:49:25
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Destruction d'habitats
**Contribution :**
Un inventaire des zones humides complet dans les prélocalisations et en dehors des prélocalisations pour s'assurer qu'il ne s'agit pas de sols particuliers dans lesquels les zones humides se retrouvent hors prélocalisations a-t-il été fait ? Je pense qu'il y aura forcément des zones humides traversées, dans ce cas comment imaginez-vous la compensation ? Faut-il réellement détruire encore et encore

des habitats pour permettre à l'humain de se déplacer toujours et encore plus vite dans une époque où l'eau disparaît de plus en plus vite de nos cours d'eau car les zones humides (de marais et plateau) alentours ont été détruits ?
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# thellier alexis - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:52:36
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** avis négatif sur les impacts environnementaux des travaux préalables et de la ligne nouvelle
**Contribution :**
Sur le fondDe mon point de vue de « citoyen », si l'aspect « écologique » du projet GPSO (ce terme semble disparaître du vocable mais qui reste bien présent dans le dossier, ce qui ne simplifie pas la compréhension) était indubitable, alors les atteintes à l'environnement dont fait l'objet la recherche d'autorisation environnementale pourraient se concevoir.MAIS, il semble que l'on soit parti pour arracher des haies, « intervenir en milieux humides », « intercepter des nappes phréatiques », etc... pour mener à bien les travaux préalables à un projet qui à terme impactera énormément l'environnement pour des bénéfices peu probants. Si le report modal recherché est vertueux, les inconvénients auraient largement pu être limiter en appliquant les concepts « éviter, Réduire, Compenser ». L'acceptation de ce projet par le citoyen que je suis, concerné par les dégâts que la Société humaine inflige à son environnement, est fortement ébranlée par les saignées nouvelles au travers d'espaces majoritairement préservés jusqu'à présent (autour du Ciron en particulier). Le projet dans sa globalité, et le « crochet » par le Sud des Landes en particulier, me semblent largement perfectibles. Un jumelage autour de l'autoroute A62 sur une grande partie du parcours m'aurait paru beaucoup plus pertinent.La ligne ferroviaire existante entre Bordeaux et Dax semble loin de la saturation mis à part sur une très courte section à la sortie de Bordeaux ; certains récents travaux (halte de la Médoquine en périphérie bordelaise) et projets (technicentre de Marcheprime) font pourtant tout leur possible pour gréver la capacité disponible...bref, le projet devrait se concentrer sur la branche Bordeaux-Toulouse, la plus pertinente en terme de besoin de capacité.En tant que contribuable néo-aquitain, je supporte difficilement le fait d'être mis plus fortement à contribution pour un projet dont l'importance est nationale, alors que l'État (donc...moi) a jusque-là porté tous les autres projets. Et encore, je ne fais pas partie de ceux qui paieront des impôts supplémentaires uniquement pour voir et entendre passer des trains à 300km/h qui ne s'arrêtent dans le meilleur des cas que dans une gare à 80km de chez eux !En tant que contribuable français, à l'heure où les coupes sont de plus en plus profondes dans les Services Publics, j'ai du mal à supporter la perspective que l'on dépense (de mémoire, un chiffre qui commence à dater et qui sera indubitablement réévalué) 14Md d'€ sur un projet beaucoup moins nécessaire que l'Education ou la Santé pour tous.tes.Certains points de ma contribution ont probablement dépassé le cadre pur de la recherche d'autorisation environnementale pour les travaux préalables, mais comme le dossier comporte 30.000 pages et tout les détails du projet, je m'estime légitime à m'exprimer sur ces points.Bref, si ce projet continue sa marche forcée, je peux être de ceux qui s'y opposent activement.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Dominique - Noaillan

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:53:43
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** OPPOSITION À LA dAE ET À LA LNSO
**Contribution :**

Une synthèse des contributions, sans avoir besoin de l'IA : la majorité des contributeurs est opposée à ce projet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Richard  Xavier - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:54:14
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Le Ciron, ce patrimoine unique
**Contribution :**
En tant que guide touristique, je peux confirmer l'engouement du public pour la magnifique valée du Ciron, sa nature prestine et ses grands vins liquoreux.Dégrader la forêt environnante vieille de 50000 ans pour une LGV est incompréhensible et aberrant.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Brèthes Julien - Sadirac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:54:21
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Conditions de participation du public par voie électronique
**Contribution :**
Constat : le maitre d'ouvrage laisse les multiples documents sur des thèmes divers en consultation seulement 30 jours sur un site internet. Pour un citoyen lambda, il est irréaliste de prendre connaissance et de se forger un avis éclairé sur des sujets si complexes en si peu de temps. Conclusion : avis défavorable sur les conditions de PPVE, d'autant plus que l'enquête publique était très claire en 2014!
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Muris David - Bernos-Beaulac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:55:05
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Contre le projet LGV Bordeaux Toulouse : Un projet obsolète, couteux et mortifère
**Contribution :**
Je suis contre ce projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse :- 17 Milliard minimum pour gagner si peu de temps entre Toulouse et Bordeaux ? ça fait cher la minute !- Mais quel est notre rapport au temps dans ce monde de la performance ? La vitesse coûte cher pour notre économie et pour notre planète- Pour quels usagers ce projets.- Moins de CO2 c'est ça ? Donc moins de voitures ! Donc plus de trains de proximité qui ont été en France supprimés pour payer les lignes à grande vitesse. Nous avons besoin de nous déplacer quotidiennement pour le travail mais sur de petites distance et de générer de l'économie locale et non concentrée en métropole.- Quelle drôle d'idée que la métropolisation ! Tout le monde concentré en ville et le reste ??? C'est une vision fragile la concentration ! Cela a apporté une tension immobilière forte à Bordeaux créant des inégalités de logement plus une tension de circulation en rocade.Quid de l'hydrologie du bassin versant du Ciron quand il sera perforé de piles de béton ???- C'est un projet mortifère pour la vie et une saignée de plus sur le territoire ! A qui profite un tel projet ? je ne perçois aucune utilité publique dans ce projet. Qui ne desservira rien du tout car l'objectif est d'aller vite non ?IL EST TEMPS DE RALLENTIR ! au contraire de cette vision obsolète d'un système qui nous tue.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Izoard Celia - Roussayrolles

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:56:08
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Il faut arrêter de détruire les zones humides et les terres agricoles
**Contribution :**
L'ensemble du monde scientifique est unanime sur la nécessité de conserver les zones humides comme moyen d'atténuation des effets du réchauffement climatique. De même, les ravages de l'artificialisation des sols sont documentés et connus. Les travaux prévus pour la ligne LGV sont donc inacceptables de ces deux points de vue.Ils le sont d'autant plus que l'état des dessertes en trains régionaux est totalement insuffisante et beaucoup trop chère et représente une incitation directe à la circulation automobile. La restauration des lignes locales et des gares doit être prioritaire.Le bétonnage de centaines d'hectares pour construire une nouvelle zone urbaine autour de Montauban achèverait cette ville qui se meurt déjà de ses zones commerciales tentaculaires, de la zone Nord à Albasud, qui représentent elles-aussi une incitation directe à la circulation automobile.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Le Lann Françoise - Lucmau

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:56:09
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** danger
**Contribution :**
Non seulement cette ligne LGV détruira un mieux naturel extraordinaire, mais les risques liés au travaux ne sont pas évalués, et ce dossier manque de précision pour parer ces dangers. Toutes les activités de forage, de le stockage des déchets, l'utilisation d produits chimiques, l'utilisation d'engins , etc .. sont des activés à hauts risques de pollution dont on ne sait pas prévoir les conséquences en encore moins les réparer.Nous ne pouvons pas prendre de tels risques pour une utilité non démontrée, c'est pourquoi je dépose un avis défavorable
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# LOISEAU Yasmina - Aujols

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:57:05
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Inutilité de la ligne Grande vitesse Toulouse Paris
**Contribution :**
Avis défavorable pour les raisons suivantes:- Inutilité de la ligne :Il existe actuellement et depuis plus de 70 ans la ligne Paris Toulouse (dite ligne POLT). Son abandon depuis plus d'une dizaine d'années a conduit à 1 augmentation significative du temps de liaison entre les différentes métropoles desservies. Par exemple en 20 ans la liaison Brive Toulouse nécessite quasiment 30 minutes de plus pour 2h30 de trajet).- Atteintes aux terres agricoles Alors qu'il existe une ligne en activité et opérationnelle, le projet de nouvelle ligne à grande vitesse consiste à créer un aménagement ex nihilo au détriment de terrains agricoles (alors que la balance agricole française vient d'être reconnue comme déficitaire), et d'espaces naturels (alors que la politique de zéro artificialisation nette ne parvient pas à se mettre en place pour lutter contre les inondations et préserver la biodiversité qui s'effondre).- Coût déraisonnable :La construction de la ligne a un coût estimé à près de 15 millards d'euros quand la modernisation engagée cette année sur la ligne POLT atteind "seulement" 3 millards- Gain de temps minime : La Gare étant située à St Jory il sera nécessaire de prendre son véhicule personnel, un taxi ou une correspondance lorsque cela sera possible. Par exemple : pour un

voyage Cahors - Paris il faudra compter : 1h15 pour accéder à la gare + 3h15 de trajet soit 4h30 alors que la ligne actuelle mettait 5h00. - Aménagement du territoire délaissé : La ligne POLT dessert des gares existantes implantées en centre ville. Ce qui contribue à faire vivre les commerce de proximité lors des correspondances, des arrivées ou des départs.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# krakovinsky ?ilippe - Balizac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:57:11
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** POLT
**Contribution :**
Si on résume, on à d'un côté:un projet de LGV obsolète dont la majorité des gens semblent opposés à juste titre. et qui subissent des conditions de transport sur les lignes de TER du quotidien( la ligne 44 par exemple) proprement honteux pour la france.de l'autre une ligne qui parait plus logique pour descendre sur toulouse que par bordeaux, dont les villes traversées font des pieds et des mains pour avoir une ligne rénovée qui désenclaverait ces régions.A l'ensemble des décideurs publics, dont les "grands élus" : si vous avez encore un peu de sens du bien public, cette ligne devrait être abandonnée au détriment de ce que je viens de citer, basique !
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# MATHILDE - Cambes

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:57:18
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** opposition a ce projet écocide
**Contribution :**
BJGUKG
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Cordon Léo - Mérignac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:58:24
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Bilan carbone
**Contribution :**
Pour un projet ferroviaire, qui est supposé avoir un bilan positif sur les émissions carbone des voyageurs, acune prise en compte n'a été faite de l'impact de la construction de l'exploitation de cette ligne. Il est donc même pas sûr que, sur un temps assez long, les bénéfices de réduction des missions carbone soient compensés.Le trajet Bordeaux-Toulouse est suffisamment court pour qu'une simple remise à niveau des infrastructures existantes suffisent. Vécu au lieu dé vouloir gagner quelques ridicules minutes.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Morgane - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:58:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Avis défavorable
**Contribution :**

Bonjour,Je souhaite apporter un avis défavorable sur cette demande d'autorisation environnementale.Ce projet a des impacts écologiques irréversibles, via le défrichement et l'artificialisation des terres et la fragilisation de l'habitat d'espèces protégées et menacées.Ces impacts peuvent être évités par la rénovation et la modernisation des lignes existantes, bénéficiant au plus grand nombre pour les trajets du quotidien.Je souhaite aussi remettre en cause la procédure même de consultation via ce registre numérique : cette procédure est profondément inégalitaire, en raison de l'absence de commissaire enquêteur, l'absence de registre physique qui ne permet pas de pallier la fracture numérique. Par ailleurs, la longueur du dossier le rend illisible en une durée si courte.Je vous confirme donc mon avis défavorable pour cette demande.Bien cordialement,
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Zondervan Saaar - Bordeaux

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:58:34
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Enjeu santé physique et mentale
**Contribution :**
Chèr.e agent de la prefecture , Comme vous le savez sûrement vôtre gouvernement s'inquiéte pour notre santé physique et mentale. Et en effet notre deconnection de l'environnement naturel cause énormément de orobleles et navenat de coûts qui explosent. Et ce n'est une fatalité comme des chercheurs de harvard nous ont démontré. Time spent in nature can boost physical and mental well-being | Harvard T.H. Chan School of Public Health https://share.google/5Cq6pla0VlgmrAVuCJe vous demande de considerer a renoncer ces projets et sorienter vers la préservation de la nature cmme moyen de reduire ka criminalite et couts du systeme de santé.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Brèthes Julien - Sadirac

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:58:45
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Respect des engagements du maître d'ouvrage quand aux dispositions de réduction, d'évitement et d'atténuation pendant les travaux préparatoires
**Contribution :**
Comment est organisée et contrôlée le respect des mesures d'évitement et d'atténuation sur le terrain lors de la réalisation des investigations par les entreprises en charge des sondages et des fouilles archéologiques ? Quel est la restitution au public de la bonne application de ces dispositions de limitation de l'impact environnemental ? Avis défavorable car non présenté dans le dossier.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Debaigt Philippe - Montauban

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:59:03
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Projet de LGV Bordeaux-Toulouse avec construction d'une nouvelle gare éloignée de la ville.
**Contribution :**
Ce projet obligerait la construction d'une seconde gare à distance de Montauban à grands coups de millions d'euros et pousserait nombre d'usagers du train à prendre encore plus leur voiture pour s'y rendre, ce qui est antinomique avec la lutte contre la pollution et contre le réchauffement climatique. Ceci pareil pour la ville d'Agen.Cette LGV mettrait en danger des milliers d'hectares de bonnes terres agricoles ainsi que des bois et des forêts, et des zones écologiquement fragiles et humides comme la

vallée du Ciron.?Ce danger est aussi grand pour la traversée des zones abritant de nombreuses espèces végétales et animales, dont certaines sont protégées et qui seraient gravement impactées par la destruction de leurs habitats.La question des ressources en eaux superficielles et souterraines reste pleine et entière avec les zones sensibles traversées.La construction est très énergivore avec la fabrication du béton, des matériaux et de leur transport. Le bilan carbone ne sera jamais très positif et en plus le TGV consomme près du double d'électricité d'un train habituel lorsqu'il roule à très grande vitesse. Avec le réchauffement climatique la production d'électricité est mise en grande difficulté en particulier lors des canicules, et le manque d'eau et la température trop élevée de la Garonne pour refroidir les deux centrales nucléaires de Golfech et du Blayais à Braud Saint Louis.  Le coût financier total serait extrêmement élevé alors que les finances publiques sont au plus mal avec l'immense déficit du budget de l'Etat? Cette LGV se ferait au détriment des projets extrêmement urgents avec la nécessité de la rénovation des lignes ferroviaires existantes, Auch-Toulouse, Auch-Agen, Toulouse-Castres, la ligne Paris-Orléans-Limoges-Brive-Cahors-Montauban-Toulouse et de nouveaux trains du quotidien indispensables.?Le prix pour voyager est plus coûteux au final et empêche des personnes aux revenus modestes de voyager. La ligne engendrerait des nuisances sonores et des vibrations pour les habitants qui se trouvent près du tracé.Ce TGV aggrave la concurrence entre les territoires et favorise uniquement les grandes villes comme Bordeaux et Toulouse qui sont déjà très hypertrophiées, au détriment des villes moyennes, petites et des villages.Des expropriations massives des propriétaires terriens et des agriculteurs plus spécialement, posent un véritable problème social et économique. De nombreuses critiques ont été formulées à l'encontre du processus d'évaluation environnementale. l'Autorité environnementale a même pointé des lacunes méthodologiques et des données obsolètes dans certains dossiers.Ce projet dispendieux et catastrophique sur le plan environnemental, est à repousser définitivement pour prendre une option alternative qui sera soutenable car respectueuse sur tous les plans.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# HREN  pascal - Bon-Encontre

**Date de dépôt :** Le 26/11/2025 à 23:59:36
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** Ligne LGV Bordeaux Toulouse.
**Contribution :**
Le tracé traverserai des zones d intérêt écologique importants et pourrait avoir un impact irreversible sur des sites d intérêts majeurs notamment la hêtraie glacière du Ciron.Une ligne existe déjà et pourrait être  modernisée ce qui de plus réduirait considérablement le coût de ce projet inutile.De plus il y aurait encore  une fois  destruction d'espèces protégées.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Audrey - Andernos-les-Bains

**Date de dépôt :** Le 27/11/2025 à 00:01:12
**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique
**Objet :** demande d'annulation et d'abandon du projet LGV Bordeaux-Toulouse
**Contribution :**
Je me joins au mouvement citoyen contre le projet de Ligne à Grande Vitesse reliant Toulouse à Bordeaux car il est inadmissible, tant par son coût exorbitant et indécent, que par ses conséquences désastreuses sur l'environnement et la qualité de vie des citoyens, qu'ils vivent en milieu rural ou urbain. Ce projet , qui plus est menace directement la Vallée du Ciron, une forêt de hêtres estimée à 40000 ans qui abrite une biodiversité rare et fragile, avec des zones humides, dont nous savons aujourd'hui qu'elles sont indispensables quant à la régulation du climat. Chaque espèce animale ou

végétale compte et a le droit de vivre. Elles nous sont indispensables car si l'une d'entre elle décline, tout ce qui est autour s'effondre. De nombreux rapports scientifiques ont été émis à ce sujet.De plus le projet LGV prétend garantir un gain de temps pour les usagers, ce que de nombreuses études ont démenti. Le gain de temps serait infime, mais la perte serait énorme sans les zones humides et tout ce qui les compose. Les lignes déjà existantes doivent être entretenues et ce projet que je qualifie de mortifère serait une catastrophe pour les citoyens alentours et un échec de plus pour la France quant à la tenue de ses engagements en matière écologique, c'est pourquoi je souhaite qu'il soit abandonné et que les lignes déjà existantes soient entretenues et améliorées. Merci pour votre attention.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

# Marie Graciet

**Date de dépôt :** Le 27/11/2025 à 00:24:19
**Lieu de dépôt :** Par email
**Objet :** Avis concernant le projet de LGV- GPSO:
**Contribution :**
- concernant le projet lui - même:Le débat public a eu lieu en 2005-2006- le tracé de la ligne a été finalisé en 2914.Or parallèlement l'étude Garonne 2050 donnait des indications sur les effets du changement climatique prévisibles pour le Bassin Adour-Garonne et sur les hypothèses d'adaptations à mettre en oeuvre pour le maintien des usages. Cette étude a été complétée dans le cadre du projet européen Life Climat quant aux impacts du changement climatique sur le ressource en eau. De cette étude (en 2020 et suivantes) que les impacts previsibles à l'horizon 2050 selon la première étude seront dans le bassin Adour Garonne et particulièrement le piémont pyrénéen ceux que nous vivons et vivrons en 2035.La rapidité du changement climatique dans le sud ouest impose de réexaminer tous les projets à l'aune de ces connaissances , les études initiales étant remises en cause.Sur les aspects environnementaux :Parmi les engagements dans le cadre du SDAGE et des SAGE du bassin Adour Garonne, on notera le caractère indispensable de préserver les zones humides, et les nappes phréatiques ainsi que de limiter le ruissellement . Or ce projet détruit près de 300ha de zones humides et est appelé à boulerser profondément les nappes compte tenu du tracécle lon de la Garonne.J'émets un avis défavorable à ce projet du fait de ce tracé .M.Graciet.
**Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.