



Contribution de l'association Eurosud TEAM¹ 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 maîtres

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 décarbonnée 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 dimensionnée 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 chantiers 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