DOSSIER DE PRESSE

24 Octobre 2025

Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées,
Alternative LGV Midi-Pyrénées / 82,
LGVEA, STOP LGV 47, LGV Nina,
LEA, Stop LGV Bordeaux Métropole, Pour les
Transports du Quotidien, SEPANSO Gironde,
Trans'Cub, Les Amis de la Terre des Landes, FNE82,
Confédérations paysannes 33 et 47, Attac Landes,
GNSA France

CONTACTS PRESSE

Didier Gassiot- lgvea33@gmail.com
Stéphanie Mariette - stoplgvbdxm@proton.me
Jean Olivier - jean.olivier.tlse@proton.me

Une étude d'impact incomplète, une consultation citoyenne au rabais, les opposants à la LGV annoncent une nouvelle action devant les tribunaux.

Ce lundi 27 octobre 2025 devrait s'ouvrir une consultation publique sur la première demande d'autorisation environnementale en vue de sondages et études préalables pour les lignes nouvelles. Obligation minimale pour obtenir du préfet l'autorisation environnementale, cette consultation publique semble avoir en effet tous les contours d'un nouveau passage en force.

Les différents opposants pointent du doigt la forme de cette consultation et contestent sa légalité. Cette participation publique par voie électronique n'est pas une véritable enquête publique comme cela l'a été pour les Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB). Cela veut dire notamment l'absence de commissaires enquêteurs, indépendants des services de l'État, devant prendre en compte l'ensemble des avis citoyens évoqués et rendre un avis favorable ou défavorable à la fin de la période d'enquête.

Au cours de l'été, de nombreux articles de journaux ont relayé la colère et l'exaspération des petites communes devant rendre un avis sur un dossier illisible au plein ceour de l'été. **De nombreux avis défavorables ont d'ailleurs été renvoyés par les collectivités présentes le long du tracé,** ce qui vient contredire la propagande de SNCF Réseau qui voudrait que l'opposition à ce projet soit limité au Sud-Gironde.

Le fond de ce dossier est également entaché de deux avis donnés par l'Autorité environnementale et le Conseil national de la protection de la nature, qui ont chacun dans deux avis distincts étrillé le dossier de SNCF Réseau. Ces derniers ont notamment mis en avant l'absence ou l'obsolescence de données chiffrées, l'absence d'études de solutions alternatives pour être plus respectueux de la protection de l'environnement... **Plusieurs éléments sont qualifiés par ces instances d'incohérents, incomplets, malgré l'épaisseur manifeste d'un dossier de plus de 20 000 pages.**

Les différentes associations opposées au projet de LGV dénoncent « une consultation fantoche », au rabais. **Elles pointent sur ce projet une démocratie minimale pour une destruction maximale.** Par une lettre envoyée aux préfets, **elles demandent son ajournement**, du fait que le dossier n'est pas complet. Si cette consultation devait tout de même se tenir, **les opposants assurent qu'ils engageront tous les moyens juridiques à leur disposition** dès le début de la consultation.

Sur la forme : Démocratie minimale

Quelles différences entre les deux modes de participation citoyenne ?

Le Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest est un projet d'aménagement du territoire répondant aux projets devant faire une évaluation environnementale (Article L.122-1-1 du Code de l'Environnement). Dans l'évaluation environnementale, la consultation du public est une étape obligatoire, consacrée par l'article 7 de la Charte de l'environnement qui a valeur constitutionnelle.

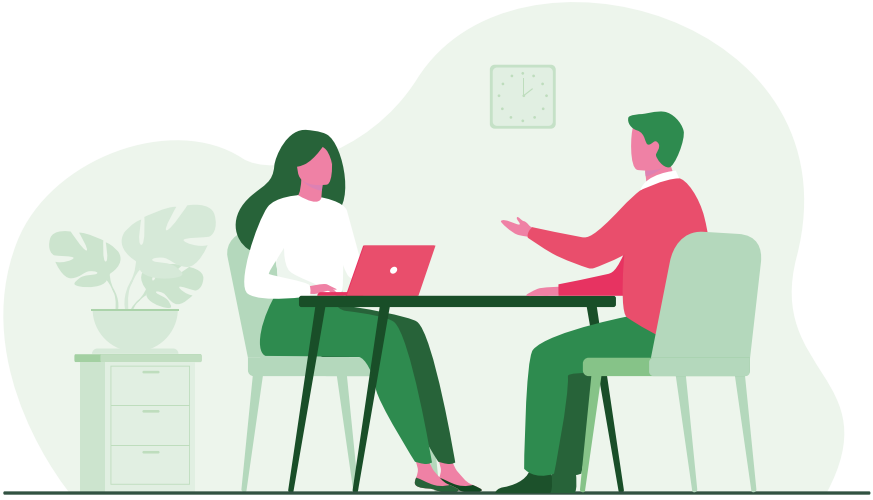
L'enquête publique

L'enquête est conduite par un commissaire enquêteur indépendant, ou par une commission d'enquête. Souvent, pour une bonne information du public, les commissaires enquêteurs tiennent des permanences sur les territoires impactés par le projet avec l'ensemble des éléments permettant aux citoyens de rendre un avis à partir d'une information complète et fiable.

Point important : **chaque citoyen peut participer soit en ligne,** depuis une plateforme dématérialisée, **soit directement en mairie.**

La consultation du public par voie électronique

Contrairement à l'enquête publique, la consultation se fait **exclusivement de manière dématérialisée**. Aussi, il n'y a pas ni commissaire enquêteur, ni commission d'enquête qui rend un avis à la fin



La consultation du public par voie électronique, un premier témoignage de passage en force.

15,4%
Part des personnes de 15 ans ou plus résidant en France, n'ayant pas utilisé Internet au cours des trois derniers mois précédent l'enquête, ou l'ayant utilisé sans posséder les compétences numériques de base.

22%
Part des habitants les plus éloignés des grandes villes concernés par l'illectronisme.

24%
Part des habitants des petits pôles urbains concernés par l'illectronisme.

Source : INSEE, 2023

La consultation par voie électronique **impose aux citoyens** l'usage d'un ordinateur et d'internet pour pouvoir consulter l'intégralité du dossier déposé par SNCF Réseau. En 2023, l'INSEE rapportait que plus d'une personne sur six n'avait pas l'usage de l'outil numérique ou, s'il l'avait, n'avait pas les compétences de base pour l'utiliser correctement. Ce nombre s'approche d'une personne sur cinq, voire une personne sur quatre quand on s'éloigne des villes et que l'on se rapproche des zones rurales.

Le tracé du GPSO ne traverse quasi-intégralement que des communes rurales ou à proximité de petits pôles urbains. Le choix donc de l'usage du numérique ne peut être perçu que de deux manières :

1. Les promoteurs (dont l'Etat) souhaitent passer en force en misant sur une **participation faible** des populations du tracé.

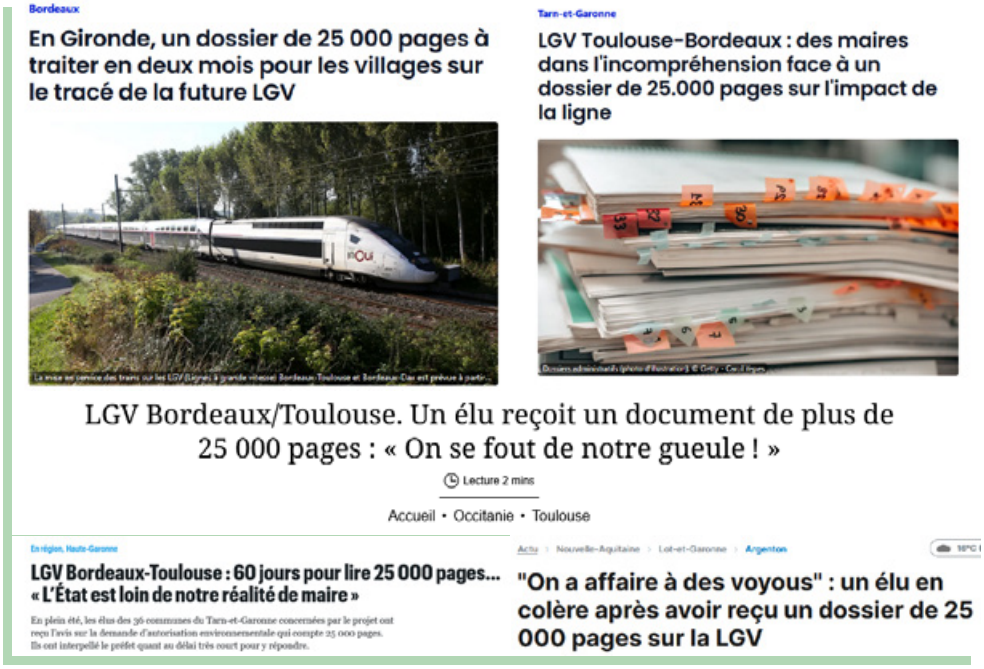
2. Les promoteurs (dont l'Etat) **ne sont pas sérieux** et n'ont pas les moyens de faire une enquête publique à la hauteur de l'ampleur du projet ferroviaire.

Un dossier difficile à assimiler.

Peu importe la perception de ce choix, **cette consultation enlève des outils d'analyse concrets utiles aux citoyens** découvrant les aspects techniques du projet. Il est bon de s'interroger comment il est possible de comparer sereinement différentes cartographies d'un territoire en jonglant entre des planches *.pdf* glanées au milieu d'un dossier électronique de 25 000 pages, contre la mise côte à côte de cartes imprimées de ce territoire.

Couplé à l'information sur l'illectronisme, **des questions se posent sur la capacité d'ingérer, comprendre et critiquer un dossier de 25 000 pages** en seulement trente jours, sur un temps non-complet.

25 000 pages techniques à assimiler en moins d'un mois.



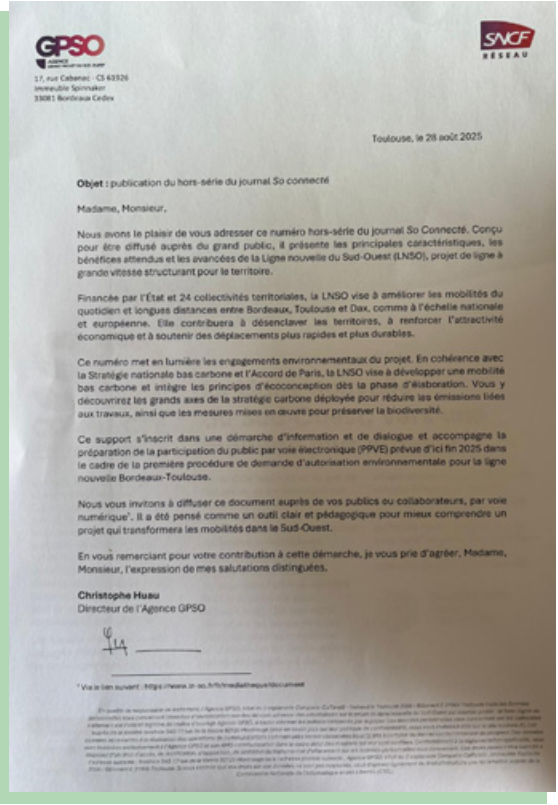
Ensemble de captures d'écrans de titres d'articles parus dans la PQR ces derniers mois. (Sud-Ouest, Ici Gironde, Ici Occitanie, Le Parisien, La Dépêche du Midi)

Cet été, plusieurs agglomérations ont dû éplucher le long dossier de 25 000 pages déposé par SNCF Réseau. Tellement impressionnant en taille que **plusieurs communes n'ont pas réussi à simplement le télécharger.** D'autres communes, dotées d'une connexion fibrée, ont mis plus d'une heure et demie pour télécharger l'intégralité du dossier.

Si cette première étape peut être déjà un premier défi, le second est de pouvoir le comprendre. Le maire de la commune de Pompignan l'indiquait déjà au journaliste d'Ici Occitanie : « C'est pas bien parce qu'on nous fait prendre des décisions, acter des choses où on n'a rien compris nous-mêmes, ça me gêne. [...] On n'est pas des techniciens spécialisés dans les autorisations environnementales, on est simplement maires. On n'arrive même pas à extraire quelque chose de cohérent, qu'on pourrait présenter dans nos conseils municipaux.»

Si les élus, représentants du peuple et non-techniciens, n'ont pas pu prendre de décision de manière éclairée, comment peut-on s'attendre à ce que les citoyennes et les citoyens puissent le faire dans le même laps de temps, sans aide technique pour déchiffrer le dossier ?

La SNCF Réseau mise sur une participation favorable d'acteurs ciblés.



GPSO
17, rue Cabanac - CS 61926
Immeuble Spinnaker
33081 Bordeaux Cedex

SNCF RÉSEAU

Toulouse, le 28 août 2025

Objet : publication du hors-série du journal *So connecté*

Madame, Monsieur,

Nous avons le plaisir de vous adresser ce numéro hors-série du journal So Connecté. Conçu pour être diffusé auprès du grand public, il présente les principales caractéristiques, les bénéfices attendus et les avancées de la Ligne nouvelle du Sud-Ouest (LNSO), projet de ligne à grande vitesse structurant pour le territoire.

Financée par l'État et 24 collectivités territoriales, la LNSO vise à améliorer les mobilités du quotidien et longues distances entre Bordeaux, Toulouse et Dax, comme à l'échelle nationale et européenne. Elle contribuera à désenclaver les territoires, à renforcer l'attractivité économique et à soutenir des déplacements plus rapides et plus durables.

Ce numéro met en lumière les engagements environnementaux du projet. En cohérence avec la Stratégie nationale bas carbone et l'Accord de Paris, la LNSO vise à développer une mobilité bas carbone et intègre les principes d'écoconception dès la phase d'élaboration. Vous y découvrirez les grands axes de la stratégie carbone déployée pour réduire les émissions liées aux travaux, ainsi que les mesures mises en œuvre pour préserver la biodiversité.

Ce support s'inscrit dans une démarche d'information et de dialogue et accompagne la préparation de la participation du public par voie électronique (PPVE) prévue d'ici fin 2025 dans le cadre de la première procédure de demande d'autorisation environnementale pour la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse.

Nous vous invitons à diffuser ce document auprès de vos publics ou collaborateurs, par voie numérique[1]. Il a été pensé comme un outil clair et pédagogique pour mieux comprendre un projet qui transformera les mobilités dans le Sud-Ouest.

En vous remerciant pour votre contribution à cette démarche, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Christophe Huau
Directeur de l'Agence GPSO

[1] Via le lien suivant : https://www.in-se.fr/fr/mediatheque/document

Dans un courrier distribué à la fin de l'été, la SNCF Réseau fait la promotion active du GPSO (ici nommé LNSO, dans une tentative de communication visant à faire oublier les anciens sigles). À l'aide d'un outil **clair et pédagogique**, les promoteurs espèrent que leur catéchisme soit délivré aux publics et collaborateurs des récipiendaires de ce courrier.

Ce qui laisse à penser que ce courrier **s'intéresse principalement aux entreprises présentes le long du tracé**, pour les préparer à activement se mobiliser durant la participation du public par voie électronique.

Ce courrier est pour nous une preuve d'une volonté manifeste de diriger cette consultation publique vers une protection d'intérêts économiques avant tout.

Des panneaux d'information invisibles.

En parallèle de cette communication très ciblée de la part des promoteurs, les services de l'État se sont attelés à rendre le plus invisible possible cette consultation publique. Plusieurs panneaux d'informations ont été retrouvés à différents endroits des communes du tracé sans accès piétonnisé, sur des routes départementales, parfois à l'extérieur des bourgs. **Ces panneaux, denses en informations, sont également illisibles** pour tout automobiliste passant à proximité. (Voir les photos en annexe.)

Une marque supplémentaire du mépris envers la population et une volonté de ne pas les laisser exprimer leurs mécontentements. (Pour rappel, la dernière enquête publique sur les AFSB, plus de 1500 avis uniques recensés dont 92 % de défavorables).

La consultation publique par voie électronique : un choix illégal.

Si toutes les raisons précédentes sont des témoins de la tentative de passage en force tout en s'astreignant au maximum de la démocratie, le choix même **de la consultation rentre sur le terrain de l'illégalité.**

CONSIDÉRANT que selon les dispositions de l'article L.122-1-1 du code de l'environnement, ce projet ayant déjà fait l'objet d'une enquête publique, l'étude d'impact doit être soumise à la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19 du même code.

Extrait de l'arrêté prefectoral d'ouverture de la consultation publique.

Dans son arrêté préfectoral, les préfectures justifient le choix de la consultation publique par voie électronique en se basant sur le fait qu'une enquête publique a déjà été réalisée auparavant. **L'enquête publique dont il est fait référence ici est l'enquête publique ayant eu cours du 14 octobre 2014 au 8 décembre 2014** (56 jours) dans le cadre de la déclaration d'utilité publique du GPSO.

La préfecture se base donc sur une enquête publique datant de plus de 10 ans sur une version d'un projet qui a forcément évolué depuis, et qui concerne un autre domaine que celui de l'environnement, pour justifier le recours de cette « procédure accélérée ».

Nous considérons qu'il s'agit ici d'une lecture plus qu'abusive de l'article L.122-1-1 du code de l'environnement et réafirmons qu'il s'agit **du choix de la démocratie au rabais.**

Contraste avec l'enquête publique sur la DUP de 2014

Il est intéressant de noter ici la différence de procédure et d'acteurs représentés entre aujourd'hui et la précédente décénie. Alors que la procédure de consultation vont être traité par les services de l'état en quelques jours seulement, sur une consultation d'à peine 30 jours, **l'enquête publique sur la DUP de 2014 avait laissé à la population 56 jours pour se prononcer** sur ce projet très lourd.

Aussi, le rapport de cette enquête publique, de plus de 600 pages, réalisé par une commission de 20 personnes de professions et horizons différents, **indiquait un avis défavorable** sur le projet de déclaration d'utilité publique des travaux des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse, Bordeaux -Dax. **Un avis qui ne concerne que l'utilité publique et non l'autorisation environnementale.**

Sur le fond : destruction maximale

Les réserves de l'autorité environnementale

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.

Bien que dans un communiqué, SNCF Réseau a voulu mettre en avant une reconnaissance de l'AE d'avoir *souligné des bases positives et un réel effort de structuration,* **la réalité sur la teneur du dossier est tout autre.**

« 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 » – Avis de l'AE n°2025-098, p3

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 ?**

Sur le résumé non-technique

Comme sur le reste du dossier, le résumé non-technique souffre d'une image de document promotionnel *certes bien structuré et pédagogique* selon l'AE, mais qui élude des aspects essentiels. Par exemple, en manquant de précision sur la localisation des mesures compensatoires ou sur l'évaluation de leur efficacité réelle.

L'AE indique que des réponses détaillées existent dans des cahiers territoriaux, qui sont étrillés dans l'avis comme étant inachevés et hétérogènes dans le fond. De quoi ne pas aider à la compréhension citoyenne de ce dossier.

L'avis défavorable du CNPN

Dans le dossier d'autorisation environnementale, il y a une section demandant une dérogation à l'interdiction de détruire des espèces animales et végétales protégées.

Les travaux préalables prévus dans cette première phase du projet porteraient atteinte en détruisant, altérant ou **dégradant les sites de reproduction ou d'aires de repos plus de 223 espèces protégées.** (48 de flore ; 94 d'Oiseaux ; 27 de Mammifère, dont 19 Chiroptères ; 14 d'Amphibiens ; 11 de Reptiles ; 9 d'Insectes et 4 de Poissons). Plusieurs espèces de faune et de flore relèvent particulièrement de la protection du Conseil national de la protection de la nature (CNPN), notamment la Loutre d'Europe ou le Vison d'Europe que nous ne cessons d'essayer de visibiliser.

Une dérogation à l'interdiction de détruire des espèces animales ou végétales protégées est possible seulement avec l'accord du CNPN, si la perte écologique induite par des travaux peut être compensée.

Après lecture et analyse de la présente demande de dérogation à l'article L411-1 du code de l'Environnement, **le CNPN émet un avis défavorable** à la demande de dérogation

Avis du CNPN, le 9 juillet 2025

Dans un avis de 6 pages, le Conseil national de la protection de la nature étrille un dossier long, complexe et malgré tout imprécis et apportant beaucoup de confusion. Plusieurs oublis dans l'évaluation des enjeux écologiques ont été notés, comme la prise en compte d'espaces naturels autour de Captieux, sont identifiés, quitte à qualifier plusieurs éléments du dossier comme incohérents ou incomplets.

Après l'analyse de plusieurs points du dossier, le CNPN conclut sont document en émettant un avis défavorable à la demande de dérogation. Dans les raisons évoquées, on retrouve principalement une critique simple : **manque de précision, imprécision, incomplétude.**

D’autres avis défavorables continuent d’arriver !

Entre cet été et octobre 2025, plusieurs collectivités ont été également consultées pour donner un avis sur cette première phase de travaux.

Depuis la fin de l’été, c’est une pluie d’avis défavorable qui se déverse le long des tracés, comme ici avec la Commission locale de l’eau du Ciron. Plusieurs établissements comme la Communauté de Communes de Montesquieu, et 12 de ses 13 communes, se sont prononcés contre cette première phase.

LGV Bordeaux-Toulouse : la Commission locale de l’eau du Ciron émet un cinglant avis défavorable

[INFO RUE89 BORDEAUX] Saisie d’une demande d’autorisation environnementale pour les investigations préalables à la construction de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, la Commission locale de l’eau du Ciron l’a jugée non compatible avec Son schéma d’aménagement et de gestion des eaux. Elle dénonce notamment le manque de mesures d’évitement des destructions environnementales et les risques de pollution.

+ #LGV Bordeaux-Toulouse 9 • Édition abonnés, Exclusivité

★ Édition abonnés

Simon Barthélémy

Publié le 23 août 2025 · 5 minutes

Ces avis montrent une contestation réelle le long des tracé contre un projet mal ficelé, **à l’évidence de plus en plus rejeté.**

Annexes

GPSO
AGENCE GRAND PROJET DU SUD-OUEST

17, rue Cabanac - CS 61926
Immeuble Spinnaker
33081 Bordeaux Cedex

SNCF RÉSEAU

Toulouse, le 28 août 2025

Objet : publication du hors-série du journal *So connecté*

Madame, Monsieur,

Nous avons le plaisir de vous adresser ce numéro hors-série du journal *So Connecté*. Conçu pour être diffusé auprès du grand public, il présente les principales caractéristiques, les bénéfices attendus et les avancées de la Ligne nouvelle du Sud-Ouest (LNSO), projet de ligne à grande vitesse structurant pour le territoire.

Financée par l'État et 24 collectivités territoriales, la LNSO vise à améliorer les mobilités du quotidien et longues distances entre Bordeaux, Toulouse et Dax, comme à l'échelle nationale et européenne. Elle contribuera à désenclaver les territoires, à renforcer l'attractivité économique et à soutenir des déplacements plus rapides et plus durables.

Ce numéro met en lumière les engagements environnementaux du projet. En cohérence avec la Stratégie nationale bas carbone et l'Accord de Paris, la LNSO vise à développer une mobilité bas carbone et intègre les principes d'écoconception dès la phase d'élaboration. Vous y découvrirez les grands axes de la stratégie carbone déployée pour réduire les émissions liées aux travaux, ainsi que les mesures mises en œuvre pour préserver la biodiversité.

Ce support s'inscrit dans une démarche d'information et de dialogue et accompagne la préparation de la participation du public par voie électronique (PPVE) prévue d'ici fin 2025 dans le cadre de la première procédure de demande d'autorisation environnementale pour la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse.

Nous vous invitons à diffuser ce document auprès de vos publics ou collaborateurs, par voie numérique[1]. Il a été pensé comme un outil clair et pédagogique pour mieux comprendre un projet qui transformera les mobilités dans le Sud-Ouest.

En vous remerciant pour votre contribution à cette démarche, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Christophe Huau
Directeur de l'Agence GPSO

[1] Via le lien suivant : https://www.ln-so.fr/fr/mediatheque/document

En qualité de responsable de traitement, l'Agence GPSO, situé au 2 esplanade Compans-Caffarelli - Immeuble Toulouse 2000 / Bâtiment E 31000 Toulouse traite les données personnelles vous concernant (données d'identification) aux fins de vous adresser des informations sur le projet de ligne nouvelle du Sud-Ouest par courrier postal ; la base légale du traitement est l'intérêt légitime du maître d'ouvrage Agence GPSO, à savoir informer les publics concernés par le projet. Les données personnelles vous concernant ont été collectées auprès de la société Isoskele SAS 17 rue de la Vanne 92120 Montrouge (pour en savoir plus sur leur politique de confidentialité, nous vous invitons à aller sur le site isoskele.fr). Les données nécessaires à la réalisation des opérations de communications commerciales seront conservées trois (3) ans à compter du dernier contact émanant du prospect.Ces données sont destinées exclusivement à l'Agence GPSO et son AMO communication dans le cadre strict des missions qui leur sont confiées. Conformément à la réglementation applicable, vous disposez d'un droit d'accès, de rectification, d'opposition, de limitation du traitement et d'effacement sur les données personnelles vous concernant. Ces droits peuvent être exercés à l'adresse suivante : Isoskele SAS 17 rue de la Vanne 92120 Montrouge ou à l'adresse postale suivante : Agence GPSO, situé au 2 esplanade Compans-Caffarelli - Immeuble Toulouse 2000 / Bâtiment E 31000 Toulouse. Si vous estimez que vos droits sur vos données ne sont pas respectés, vous disposez également du droit d'introduire une réclamation auprès de la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés (CNIL).

AVIS D'ENQUÊTE
PUBLIQUE