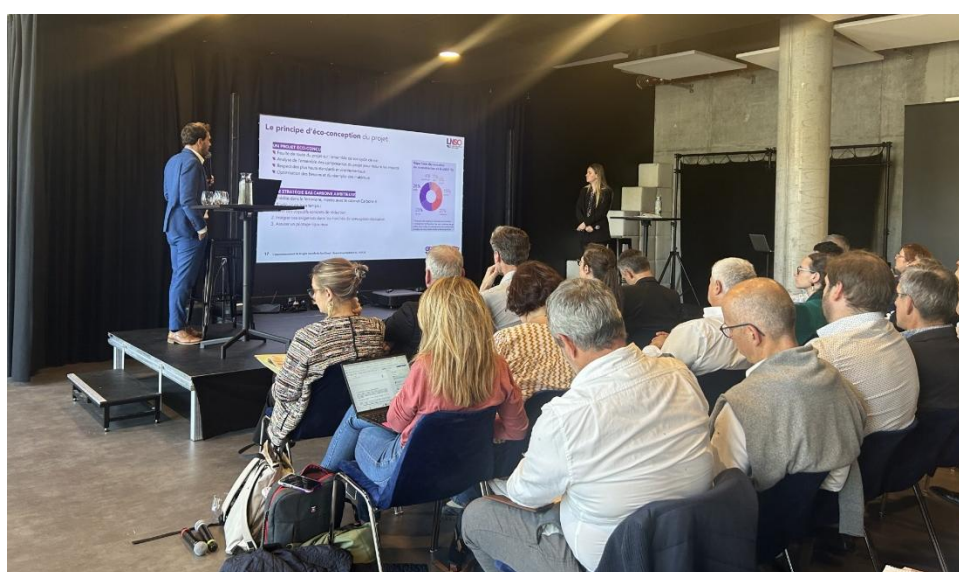


Compte-rendu de la réunion d'échange sur l'approvisionnement en matériaux de la Ligne nouvelle du Sud-Ouest

Rencontre prospective du jeudi 16 avril 2026



Type de document	Compte-rendu de réunion
Date de publication	21/05/2026
Diffusion	<input checked="" type="checkbox"/> Libre <input type="checkbox"/> Restreinte Confidentielle <input type="checkbox"/> Lectorat ciblé : _____
Nom du rédacteur	Camille Barrot
e-mail du rédacteur	c.barrot@sennse.fr

Liste des intervenants

Nom	Prénom	Fonction	Société / Organisme
Huau	Christophe	Directeur	Agence GPSO/SNCF Réseau
Soteras	Sylvain	Directeur Adjoint	Agence GPSO /SNCF Réseau
Kalaydjian	Clara	Directrice générale adjointe	Société du GPSO
Allard	Vincent	Directeur de projet	Systra / AMO GT de l'Agence GPSO

Animation : Camille Barrot, Sennse

Nombre de participants : près de 90, dont une cinquantaine en distanciel

Lieu : L'Estrade, Bordeaux

Durée de la réunion : de 14h à 15h30

Retrouvez le support de présentation de cette réunion en annexe de ce compte-rendu.

Mot d'accueil

L'animatrice présente le cadre de la réunion, annonce la présence de participants en distanciel et en présentiel, et informe les participants de l'enregistrement de la réunion afin de respecter le code de la commande publique et d'offrir une égalité de traitement dans le cadre des marchés publics à venir. Elle précise que le compte-rendu et le support de présentation seront diffusés publiquement sur le site Internet www.ln-so.fr.

Christophe Huau, directeur de l'Agence GPSO, accueille l'ensemble des participants et remercie l'ensemble des contributeurs à la réunion, particulier Systra, Sennse et des collaborateurs de SNCF Réseau concernés, puis présente l'ordre du jour de la réunion.

Clara Kalaydjian, directrice générale adjointe de la Société du GPSO, souligne que l'approvisionnement en matériaux constitue un enjeu majeur pour les collectivités financeuses, tant sur le plan environnemental que sur celui de l'organisation du chantier. Elle rappelle l'ambition d'exemplarité environnementale du projet, visant à réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre, en cohérence avec l'engagement de la Société du GPSO dans la lutte contre le changement climatique et l'objectif de report modal porté par la LNSO. Elle insiste sur la nécessité de maîtriser les impacts territoriaux et de renforcer l'acceptabilité du projet, notamment en limitant le recours au transport routier, en optimisant la conception, en développant les solutions ferroviaires et fluviales, et en favorisant le réemploi des matériaux dans la perspective du lancement prochain d'un appel à manifestation d'intérêt (AMI) sur ce sujet par le maître d'ouvrage. Elle ajoute que l'optimisation des approvisionnements est un levier clé pour garantir la maîtrise des coûts et des délais, enjeu particulièrement important pour les collectivités locales. Elle appelle à la mobilisation de l'ensemble des acteurs concernés pour répondre à ces défis complexes.

Enfin, Clara Kalaydjian précise que le rapport du Comité d'Orientation des Infrastructures n'a pas encore été officiellement remis au ministre, rappelant que la version rendue publique ne présente pas de position tranchée sur la LNSO tout en rappelant l'intérêt du projet, et que le rôle de cette instance est consultatif.

L'animatrice précise que trois temps d'échanges se dérouleront après chacun des points de la présentation. Les participants en distanciel sont invités à rédiger leurs questions et remarques dans le tchat.

Présentation du projet de Ligne nouvelle du Sud-Ouest (LNSO) et de son avancement

Christophe Huau, directeur de l'Agence GPSO (SNCF Réseau), rappelle le rôle de l'Agence GPSO, maître d'ouvrage du projet et de Systra, AMO Générale et Technique, partenaire technique sur l'ensemble du projet. Il présente les grandes caractéristiques du projet LNSO (objectifs, composantes, phasage, financement, calendrier), avec un point d'étape sur les études en cours sur les lignes nouvelles. Il évoque ensuite le schéma de conception-réalisation validé avec les cofinanceurs, précisant que les titulaires devront réaliser les études de détail en lien avec leurs sous-traitants et fournisseurs, notamment sur les matériaux. Il rappelle enfin un

contexte marqué par l'ampleur exceptionnelle des chantiers et les fortes attentes environnementales et sociales. Cette réunion vise à mobiliser la filière industrielle des matériaux. Les services instructeurs avec qui les échanges sont continus sont également conviés pour information.

Première séance de questions-réponses

Un participant interroge la capacité du projet à concilier son ambition environnementale – notamment la réduction du transport routier au profit du ferroviaire – avec la desserte des sites de travaux localisées sur l'ensemble du tracé, long de plusieurs centaines de kilomètres entre Bordeaux et Toulouse.

Christophe Huau, directeur de l'Agence GPSO, indique que le recours au mode ferroviaire est privilégié autant que possible, mais que, selon les études menées avec Systra, il ne pourra pas couvrir l'intégralité des besoins d'approvisionnement. Des échanges sont en cours pour en optimiser l'usage et anticiper les conditions d'exploitation, en lien avec les équipes de SNCF Réseau en charge du fret. Il souligne toutefois deux contraintes principales : d'une part, les limitations de circulation liées aux travaux ferroviaires AFNT et AFSB, notamment de nuit ; d'autre part, l'éloignement de certaines sections du tracé par rapport au réseau existant, posant la question de l'acheminement sur les derniers kilomètres. Il souligne finalement l'obligation impérative de respecter la réglementation environnementale et de réduire au maximum les contraintes sur le cadre de vie des habitants. Ces deux éléments constituent des conditions de réussite du projet.

Présentation de l'ambition environnementale du projet

Sylvain Soteras, directeur adjoint de l'Agence GPSO (SNCF Réseau), présente l'ambition environnementale du projet qui se traduit par son éco-conception mais aussi sa stratégie bas-carbone ambitieuse et inédite par son ampleur dans de tels projets d'infrastructures. Il détaille ensuite les principaux points liés au sujet particulier des matériaux : les matériaux en eux-même et la recherche de réemploi, le traçage de leur provenance et de leur évacuation, leur stockage, leurs itinéraires d'approvisionnement. Enfin, il précise que l'ensemble doit être traité en conformité avec l'ensemble de la réglementation environnementale.

Deuxième séance de questions-réponses

Un participant demande si la surface totale nécessaire au stockage a été estimée.

Sylvain Soteras, directeur adjoint de l'Agence GPSO, répond que les surfaces allouées aux futures bases travaux et aux futures gares concernent notamment d'importantes surfaces au sol, offrant des capacités de stockage, qui devraient être mobilisées en priorité afin de limiter la dispersion des aires et de réduire les impacts environnementaux.

Vincent Allard, directeur de projet chez Systra, indique qu'au regard des modélisations et du calendrier du chantier, une centaine d'hectares pourrait dans ce cadre être mobilisée à l'échelle du projet. Il précise que les espaces artificialisés dans le cadre des travaux pourraient également

être utilisés pour le stockage, sous réserve d'un travail en concertation avec les services instructeurs.

Un participant interroge le calendrier d'obtention des autorisations environnementales au regard des échéances de consultation des entreprises de travaux afin de répondre aux objectifs affichés.

Sylvain Soteras, directeur adjoint de l'Agence GPSO, indique que les autorisations environnementales sont d'ores et déjà obtenues pour les travaux des AFNT, des AFSB ainsi que pour les investigations préalables sur la ligne nouvelle Bordeaux–Toulouse. Il précise que restent à instruire dans un premier temps les autorisations nécessaires aux raccordements au réseau ferré national et aux liaisons aux bases travaux de la ligne nouvelle. L'autorisation environnementale globale des travaux principaux relèvera ensuite, quant à elle, des futurs groupements en charge de la conception-réalisation.

Un participant interroge la capacité du canal latéral à la Garonne, notamment en termes de tirant d'eau et de navigation.

Sylvain Soteras, directeur adjoint de l'Agence GPSO, précise que le canal, côté Toulouse, présente un gabarit de type Freycnet, adapté à des bateaux à faible tirant d'eau, avec des opérations de dragage réalisées / à réaliser selon les sections. Il souligne également que le potentiel du transport fluvial devrait être analysé plus largement, notamment via la Garonne en plus du canal latéral.

Vincent Allard, directeur de projet chez Systra, explique que plusieurs réunions de travail sont en cours avec le gestionnaire d'infrastructure Voies Navigables de France (VNF) afin de préciser ces éléments. Il indique que le gabarit du canal latéral à la Garonne et la navigabilité de la Garonne impliquent le recours à des moyens de transport différenciés. Il rappelle qu'un approvisionnement via le Grand Port Maritime de Bordeaux a déjà été mis en œuvre pour la ligne Tours–Bordeaux, démontrant l'existence d'une capacité logistique, tout en précisant que le fret fluvial régulier sur la Garonne reste à structurer, malgré des expérimentations déjà réalisées qui seront partagées dans le cadre des futurs marchés.

Présentation des estimations, à date, du besoin en matériaux et des enjeux de valorisation.

Vincent Allard, directeur de projet chez Systra, présente des éléments relatifs aux matériaux de la ligne, issus de l'avant-projet sommaire (EUP, étude d'impact...) : la volumétrie globale, la caractérisation des différents matériaux types utilisés, la répartition géographique des volumes de déblais et de remblais, ainsi qu'une estimation des volumes à approvisionner et à valoriser (hors chantier) et leur description. Il rappelle que ces éléments sont basés sur des études de niveau avant-projet sommaire (APS) qui restent donc à approfondir.

Troisième séance de questions-réponses

Vincent Allard, directeur de projet chez Systra, interroge la profession sur sa capacité à répondre aux besoins du chantier de la LNSO, tant en termes de volumes que de durée, au regard des autres marchés en cours couverts par la profession des carriers.

Un participant indique que le schéma régional des carrières vient d'être finalisé avec les services de l'Etat en Nouvelle-Aquitaine et a permis de souligner qu'aucune nouvelle carrière n'a été ouverte ces cinq dernières années sur le périmètre concerné, en raison notamment de contraintes réglementaires. Le schéma privilégie ainsi l'extension des sites existants, dont les autorisations d'extension restent toutefois complexes à obtenir. Il alerte sur une situation déjà tendue, avec des territoires déficitaires comme la Gironde et des tensions à venir en Lot-et-Garonne. Selon lui, le projet LNSO va accentuer fortement la pression sur un marché par ailleurs stable, faisant craindre des pénuries et des arbitrages difficiles entre clients, voire des risques de distorsion de concurrence. Il appelle ainsi l'État, notamment la DREAL Nouvelle-Aquitaine, à mettre en place rapidement un observatoire permettant de disposer de données fiables sur l'équilibre entre l'offre et la demande.

Un participant précise que des autorisations préfectorales complémentaires seront nécessaires et que des ressources pourront être mobilisées, tout en soulignant la nécessité d'affiner l'analyse, en particulier sur les volumes et la qualité des matériaux requis.

Vincent Allard, directeur de projet chez Systra, souligne que le circuit d'approvisionnement des matériaux doit questionner les alternatives au transport routier. Il insiste sur la nécessité d'anticiper très en amont l'organisation de la chaîne logistique, afin de sécuriser les flux et d'adapter les solutions aux enjeux du chantier. Il souligne aussi des besoins spécifiques en granulats pour la constitution de béton, de matériaux de chaussée ou éventuellement de grave bitume, et dès lors, la nécessité d'étudier les capacités de production des centrales à béton et centrales à enrobé.

Conclusions

Christophe Huau, directeur de l'Agence GPSO, rappelle le caractère collectif des défis à relever. Il souligne les enjeux environnementaux (respect de la réglementation), techniques – notamment la nécessité de mobiliser une ingénierie adaptée à des volumes importants et de garantir la capacité de production de la filière des granulats – ainsi que les enjeux logistiques liés au transport des matériaux. Il insiste également sur l'importance de la valorisation environnementale afin de limiter l'empreinte écologique du projet. Il indique enfin qu'une nouvelle séance pourra être organisée lorsque des éléments complémentaires seront disponibles, et précise que SNCF Réseau et les financeurs envisagent, dans la mesure du possible le lancement prochain d'un appel à manifestation d'intérêt (AMI) pour le réemploi et éventuellement la valorisation des matériaux impropres au chantier de la LGV.

L'animatrice conclut la réunion en rappelant que le compte-rendu et le support de présentation seront consultables sur le site Internet www.ln-so.fr afin de respecter l'égalité de traitement pour les marchés à venir.