

## La carrière de Voutré carbure et mise sur le train

En Mayenne, se trouve l'une des plus grandes carrières de France. Avec sa propre gare de trains. Elle compte lancer un système de double-fret pour livrer ses granulats et ramener des déblais.

### L'entreprise

C'est l'une des plus grandes carrières de France. « **Peut-être même la plus grosse de roches dures** », souligne Thomas Dupuy d'Angeac, président des Carrières de l'Ouest, qui possède les lieux.

La carrière de Voutré, à 45 minutes de Laval, en Mayenne, est créée en 1858, au bord de la ligne ferroviaire Paris-Rennes. Son but alors ? « **Fournir le matériel pour les pavés du Paris haussmannien.** » 163 ans plus tard, ce sont désormais 2,5 millions de tonnes de sables, graves et gravillons qui sont extraites chaque année de ces 300 hectares.

### 10 à 15 millions d'euros d'investissements

Ces granulats (c'est le terme générique) quittent cette carrière en train ou par camion, à destination principalement de la Sarthe, de la Mayenne et de l'Île-de-France. « **On fournit les gros industriels de la route et du bâtiment. Après, ils les utilisent pour les autoroutes, les voies ferrées, les ponts...** » énumère Thomas Dupuy d'Angeac. **On a par exemple fourni l'aéroport de Roissy. Ou le nouveau complexe du PSG !** »

Y'a pas à dire, la carrière carbure. Elle a même fait de gros travaux pour rester à la pointe : ainsi, entre 10 et 15 millions d'euros ont été dépensés pour renouveler les machines concassant les rochers, et pour créer un tapis de 1,5 km entre elles. Et « **les 650 000 € de France Relance vont nous permettre d'avoir en 2022 une nouvelle machine de lavage de sable, qui coûte 1,8 million d'euros.** »

Mais l'un des projets phares de la carrière de Voutré a un lien avec cet équipement original, situé au bout de son site : une gare ! En France, sur 2 500 carrières, « **seules 35 sont**



Thomas Dupuy d'Angeac, président des Carrières de l'Ouest, sur l'un des panoramas de la carrière de Voutré.

(PHOTO : OUEST FRANCE)

embranchées au réseau ferroviaire », note le président. Chaque jour, deux à quatre trains partent chargés à bloc de la Mayenne, avant de revenir à vide dans leurs pénates. Alors, pourquoi ne pas rentabiliser ce trajet retour ?

### « Un train équivaut à 50 camions »

« On a appelé ce projet : **Voutré double-fret. Ce qu'on aimerait, c'est que les trains reviennent remplis de déblais issus des chantiers.** » Des déblais qui seraient ensuite utilisés pour combler une vieille carrière, qui doit être remise à l'état naturel. Un

transport qui se faisait avant en camion. « **Sauf qu'un train équivaut à 50 camions !** »

Un système novateur, dont la phase test démarrera en décembre 2021, mais qui demande « **de la logistique, des conteneurs adaptés...** » Et des plateformes de fret pour se développer. Souci : « **Certaines villes n'en veulent pas** », se désespère Thomas Dupuy d'Angeac. En cause : le ballet de camions qui pourrait se créer à proximité de cette gare, pour transporter la marchandise jusqu'aux clients. « **Sauf que ça diminuerait le nombre global de camions en France, ce qui est vertueux. Un train**

**aller-retour, c'est 20 000 km en camion économisés.** »

C'est pourquoi, vendredi dernier, la carrière avait invité des élus locaux pour leur montrer ses problématiques, afin qu'ils en parlent en hauts lieux. Pour la carrière, en tout cas, le fret, c'est l'avenir. « **On a réalisé + 50 % dans le fret depuis cinq ans, et on aimerait faire + 50 % supplémentaires d'ici à cinq ans** », explique Thomas Dupuy d'Angeac, qui envisage même d'ouvrir la plateforme à d'autres entreprises du département.

Florence STOLLESTEINER.