



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## transport de marchandises

Question écrite n° 128497

### Texte de la question

Mme Marietta Karamanli attire l'attention de M. le ministre auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur les conditions d'évolution du fret ferroviaire dans le département de la Sarthe. En effet, le transport de nombreux matériaux et marchandises ne se fait plus par train mais par camion. Ce report du trafic ferroviaire vers le transport routier concerne environ 400 000 tonnes de matériaux et marchandises soit l'équivalent de 16 000 camions de plus sur les routes du département. Est notamment concerné le transport de matériaux extraits des carrières de Voutré vers Montfort-le-Gesnois où se situe une gare de stockage pour 250 000 tonnes et 10 000 camions. Cela pose trois problèmes cumulatifs : une baisse de l'activité du fret par rail, une augmentation des émissions de CO2 et un problème de sécurité du trafic lié à une circulation sur route plus importante avec des véhicules plus souvent impliqués dans les accidents de la route. Elle lui demande quelles mesures il envisage pour revenir à un transport de marchandises par rail, assurer une réduction des émissions de carbone et la sécurité et la fluidité du trafic sur les routes concernées.

### Texte de la réponse

Les Carrières de Voutré, situées sur la commune de Voutré en Mayenne, sont directement connectées au réseau ferré national et peuvent charger entre deux et quatre trains complets de granulats par jour à destination de plates-formes de distribution, de chantiers ou de bases travaux. Fret SNCF, principal opérateur ferroviaire de cette entreprise a acheminé, en 2010, 735 000 tonnes, et en 2011, environ 750 000 tonnes représentant 570 trains complets au départ de cette carrière. Les contrats entre Fret SNCF et cette société incluaient des conditions particulières liées à des destinations à courte distance vers les plates-formes du Mans et de Montfort-le-Gesnois dans le département de la Sarthe. Ces bases tarifaires pour les courtes distances, mises en oeuvre en 2000, avaient été définies dans un contexte de monopole ferroviaire pour Fret SNCF, avec un niveau de prix extrêmement bas, permis à l'époque par la pratique d'un système de péréquation avec les autres relations assurées. Ces dispositions ont pris fin en 2010. Dans le cadre de la négociation des nouveaux contrats pour 2011 sur l'ensemble des flux, dont ceux de la courte distance, Fret SNCF a pris en considération le nouveau contexte concurrentiel dans le fret ferroviaire et la nécessité de couvrir l'ensemble de ses charges quel que soit le flux. Fret SNCF a donc fait une offre de services sur la courte distance, tenant compte de l'équilibre économique des moyens engagés et conduisant à une augmentation des tarifs. Fin 2010, et après plusieurs phases de négociation, les Carrières de Voutré n'ont pas souhaité donner suite à la proposition de Fret SNCF pour les destinations à courte distance, en ne retenant que les offres sur moyennes et longues distances. Toutefois à leur demande, Fret SNCF a accepté de poursuivre une partie des trafics à courte distance jusqu'à fin 2011, ce délai devant être mis à profit par les Carrières de Voutré pour assurer une transition, en recherchant notamment des solutions ferroviaires auprès d'autres entreprises ferroviaires. Fin 2011, les Carrières de Voutré n'ayant pas trouvé de réponse tarifaire correspondant à leurs attentes auprès d'autres entreprises ferroviaires et ne souhaitant toujours pas donner suite à l'offre de service de la SNCF, ces flux ont été repris par le mode routier. Les prestations ont débuté en janvier 2012. S'il est à déplorer que, dans l'immédiat, pour ces trafics de

courte distance, les critères économiques et écologiques n'aient pu être conciliés, il n'en demeure pas moins que les Carrières de Voutré restent un client important du mode ferroviaire. Cette entreprise continue à mettre sur les rails, en 2012, trois trains quotidiens en direction de la région parisienne et au-delà. Par ailleurs, Fret SNCF est toujours disposé à se positionner sur d'autres flux générés par cette entreprise ce qui permettrait de maintenir un haut niveau de part modale ferroviaire. Ainsi et en fonction des conditions d'appels d'offres lancées par l'attributaire du marché pour la ligne à grande vitesse vers la Bretagne, le marché des granulats pour cette ligne pourrait offrir de nouveaux débouchés aux Carrières de Voutré. Ces flux, compte tenu des volumes en jeu, feraient, le cas échéant, l'objet d'une analyse particulière de Fret SNCF et d'une offre tarifaire adaptée.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Marietta Karamanli](#)

**Circonscription :** Sarthe (2<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 128497

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 14 février 2012, page 1233

**Réponse publiée le :** 8 mai 2012, page 3651