

FRET

En Mayenne, la plateforme pour le fret ferroviaire peine à se concrétiser

Doubler la part du fret ferroviaire d'ici à 2030 pour atteindre 18 % : c'est l'objectif fixé par l'État. Une trajectoire à laquelle les Pays de la Loire ambitionnent pleinement de contribuer. Mais, sur le terrain, les projets s'étirent dans le temps.

FLORENCE FALVY

En Mayenne, la future plateforme de Saint-Berthevin, gérant la route aux chemins de fer, longtemps présentée comme un levier majeur de report modal, accuse un nouveau retard de deux ans.

Initialement annoncée pour 2021, puis reprogrammée pour 2026, sa mise en service glissera désormais au-delà de 2028, selon les éléments fournis par Laval Agglomération.

En cause : l'impossibilité de mobiliser en 2025 les financements du Contrat de

plan État-Région, pourtant envisagés au lancement de l'appel à projets. Un coup d'arrêt significatif pour un territoire qui ambitionne de se positionner sur la logistique décarbonée.

Un dossier devenu sujet politique

Sélectionné il y a un an pour piloter l'équipement, le groupe Charles André (GCA) avait été désigné lauréat d'un appel à manifestation d'intérêt. Le projet, conçu en 2020 sur un modèle 100 % public, s'appuie désormais sur un schéma économique porté par un consortium privé réunissant GCA ainsi que les transporteurs mayennais Breger, Coué et le groupe breton Lahaye.

L'investissement, de plus de 15 millions d'euros, doit permettre la création d'une plateforme capable de connecter efficacement la route et le rail, tout en intégrant l'électrification de la tête de réseau. Malgré les retards, le groupement a réaffirmé sa volonté de mener le projet à son terme.

Le groupe GCA, sollicité par *La Tribune*, n'a toutefois pas souhaité répondre à nos

questions. D'après l'agglomération de Laval, ce consortium travaille actuellement sur « une version enrichie du projet », intégrant notamment l'électrification de la tête de réseau et l'enveloppe allouée à cet équipement serait plus conséquente.

Le projet n'échappe pas non plus aux tensions locales. Le maire de Saint-Berthevin, Yannick Borde, a récemment dénoncé « six années perdues », estimant que la nouvelle majorité communautaire a revu inutilement les orientations de 2020. Laval Agglomération, par la voix de son président Florian Bercault, affirme au contraire que « le projet avance », citant un travail de fond sur un modèle pragmatique et viable.

À Trélazé aussi, un projet enlisé

La Mayenne n'est pas la seule à souffrir de retards. Selon nos confrères d'*Ouest-France*, la plateforme multimodale de Trélazé, dans le Maine-et-Loire, lancée il y a trois ans sur les anciennes ardoisières, accuse également une forte dérive. Initialement prévue pour démarrer en 2026, elle pourrait être repensée ailleurs tant les études techniques et l'opposition locale ont freiné son avancée.

Le collectif TMA (Transport Multimodal Alliances), emmené par le groupe Age-neau, étudie désormais un second site à Angers, la gare du Maroc, déjà raccordée au rail. Une solution plus rapide et moins coûteuse mais qui ne permettrait pas de développer l'écosystème logistique imaginé à Trélazé.

Interrogé sur ces évolutions, Laurent Massin-Le Goff, directeur général de TMA, n'a pas répondu à nos sollicitations.

Un enjeu régional crucial

Entre Mayenne et Maine-et-Loire, les difficultés se répètent : lourdeur des études, financement incertain, arbitrages politiques, opposition locale. Pendant ce temps, la France continue d'accuser un retard notable sur le fret ferroviaire, loin des objectifs européens.

Pour les entreprises locales comme pour les collectivités, ces plateformes représentent pourtant un outil clé pour réduire les émissions, fluidifier les flux logistiques et soutenir la réindustrialisation. Mais dans les faits, la concrétisation tarde, au risque de freiner les ambitions régionales.

Si la volonté politique demeure, Laval Agglomération assure travailler « de manière coordonnée avec tous les partenaires ». Reste à savoir si la dynamique enclenchée suffira à remettre sur les rails un projet devenu symbole des lenteurs d'un secteur pourtant présenté comme stratégique. **LT**



Les présidents des entreprises du consortium et de Laval Agglomération lors de l'annonce officielle le 20 mars 2025 sur l'ancienne base de travaux de la ligne à grande vitesse qui va devenir la plateforme multimodale rail-route. TRANSPORTS BREGER