

# Ils veulent garder des voies ferrées à Nantes État

Le transfert des installations ferroviaires de Nantes État vers Blottereau, qui figurait au menu du conseil métropolitain hier, est loin de faire l'unanimité.

Transférer les installations ferroviaires de Nantes-État vers Blottereau, le projet est dans les cartons depuis longtemps. Il s'est encore matérialisé un peu plus vendredi, avec l'adoption, par le conseil métropolitain, de l'accord foncier à passer à la SNCF.

Il prévoit l'acquisition, par la Métropole, de 15,8 ha pour 8,3 millions d'euros hors taxe.

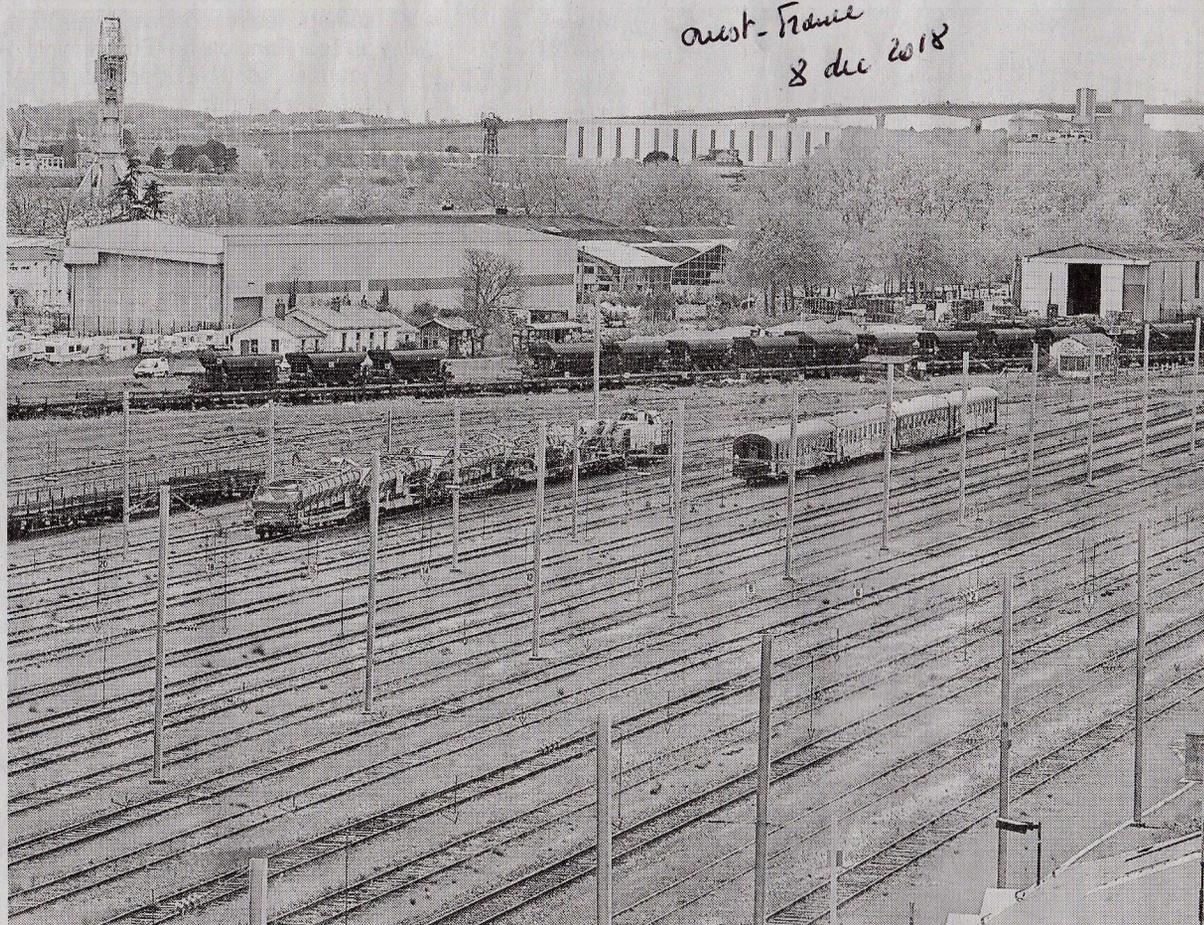
Le déménagement des installations ferroviaires devrait commencer en 2019. L'objectif : poursuivre l'aménagement ouest de l'Île de Nantes et développer un terminal fret ferroviaire moderne à Blottereau.

Mais ce projet fait débat au-delà des murs du conseil métropolitain. Il a ses détracteurs. À l'image de la CGT cheminots. « À l'heure de nombreux débats sur les conséquences environnementales des choix humains, de nombreuses voix s'élèvent pour utiliser les transports les moins polluants, tant pour le transport des voyageurs que celui des marchandises. »

**« Ce patrimoine ferroviaire, un atout »**

Le syndicat estime que condamner le site ferroviaire de Nantes État serait « une erreur ». « La rareté des couloirs ferroviaires en zone urbaine implique d'organiser le foncier autour de ces couloirs. Ce patrimoine ferroviaire constitue un véritable atout. » Selon la CGT cheminots, « de simples modifications d'exploitation et l'implantation de quelques arrêts mettrait le cœur de l'île en relation directe avec Savenay, Saint-Nazaire, Le Croisic, Redon, Vannes, Quimper, Brest, Rennes ».

D'autres voix s'élèvent pour demander à préserver ces voies ferrées. Annie Le Gal La Salle, responsable du Mouvement écologiste indépen-



L'activité ferroviaire de l'Île de Nantes doit déménager à Blottereau.

CRÉDIT PHOTO : ARCHIVES

dant en Pays de la Loire, a écrit à la présidente de la Métropole, Johanna Rolland, pour les défendre.

Pour elle, « cette réorientation entraîne de graves conséquences, puisqu'elle rend impossible toute possibilité d'intermodalité ferroviaire-maritime sur l'île de Nantes, ainsi que le désengagement du tunnel de Chantenay, pourtant saturé et potentiellement dangereux... » Elle estime qu'à l'heure de la transition

écologique, « nos voies de chemin de fer devraient être valorisées par nos élus ».

Consultant en transport et énergie, Bernard Fourage a également adressé un courrier à la Métropole, la SNCF et la Région, pour dénoncer « un choix à contre-courant de l'orientation pour une transition écologique », plaidant même pour une réouverture aux voyageurs de la gare de Nantes État. Le site est fermé depuis

les années 1980. Il est uniquement utilisé pour les trains de marchandises et de maintenance, activité qui devrait cesser en 2021.

Ce projet de déménagement des installations ferroviaires, d'un coût global de 108 millions d'euros, est cofinancé par l'État, la Région Pays de la Loire, Nantes métropole et SNCF Réseau.

Claire DUBOIS  
et Stéphanie LAMBERT.