

## **Contribution de la Fédération de Loire Atlantique du Parti Communiste Français, par Gilles Bontemps, conseiller régional du Pays de Loire**

*Il s'agit ici de quelques éléments de la position du Parti Communiste Français qui est plus complètement exposée dans un numéro spécial «Nouvelles de Loire Atlantique» qu'il est possible de se procurer en téléphonant au 02.40.35.03.00.*

### **Pour répondre aux besoins et aux aspirations, de nouvelles infrastructures de transport sont nécessaires**

Depuis une vingtaine d'années, avec le développement économique, les progrès des sciences et des techniques, l'évolution des modes de vie, l'accroissement de la population..., les différents modes de transport ont connu une progression fulgurante aussi bien pour les marchandises que pour les déplacements humains.

Ainsi, dans le transport maritime et fluvial, le Port autonome **Nantes/Saint-Nazaire**, avec 32 millions de tonnes, est devenu le premier port de la façade Atlantique. Le trafic ferroviaire déjà en forte augmentation a littéralement explosé depuis 1997. Avec le choix politique de rééquilibrage route/rail auquel les communistes ont contribué et avec l'expérimentation de la régionalisation du transport voyageurs, le transport ferroviaire est passé dans la région de 19,2 millions de passagers en 1995 à 29 millions de passagers en 2001. Le trafic aérien est passé de 241 000 en 1975 à 2 millions de passagers aujourd'hui, tandis que celui de la route continue de s'amplifier.

Pour répondre aux besoins grandissant de déplacements humains dans les meilleures conditions de rapidité, de confort et de sécurité pour être à la hauteur des enjeux de développement des décennies à venir en maîtrisant les flux la complémentarité des modes de transport, dont chacun a sa spécificité, est essentielle.

Cette complémentarité est incontournable pour faire avancer d'un même pas, la poursuite nécessaire du développement, la sécurité et la protection de l'environnement, en favorisant à chaque fois que possible toutes les alternatives à la route.

Mais avancer dans ce sens, suppose de prendre sans attendre les décisions pour réaliser dans les délais nécessaires de nouvelles infrastructures portuaires, ferroviaires, aériennes et dans certains cas routières, à la hauteur des enjeux.

Ne pas le faire, ce serait s'orienter vers un recul économique, social, culturel et environnemental qui serait fatal à notre région et plus largement au grand ouest, alors que dans l'intérêt des populations, ils ont un grand rôle à jouer dans les prochaines décennies au plan européen et international.

### **Un nouvel aéroport**

S'agissant des infrastructures aériennes, pratiquement plus personne ne conteste qu'il n'est pas sérieux d'envisager le développement du trafic de Nantes-Atlantique au-delà de 3 millions de passagers. Si certains «experts» argumentent sur le fait que ces 3 millions de passagers ne seraient pas vraiment atteints à l'horizon 2010, 2012... personne et pas même eux, ne peuvent non plus affirmer le contraire.

Pour ce qui le concerne, le Parti Communiste n'entend pas jouer avec le feu, il rejette la démagogie et se prononce clairement pour que le choix soit rapidement fait du transfert de Nantes-Atlantique à Notre Dame des Landes.

Il considère que dans ce dossier, ceux qui usent de démagogie prennent de lourdes responsabilités pour l'avenir de notre région, et qu'ils ne servent pas davantage les populations riveraines qu'ils disent défendre.

## **Notre Dame des Landes est le site le plus adapté**

A partir de la vocation du futur aéroport et en prenant en compte de nombreux paramètres géographiques, spatiaux, environnementaux, infrastructurels, financiers etc.... c'est le site de Notre Dame des Landes, qui est de loin le plus intéressant. (Plus l'Europe s'élargie à l'Est, plus le besoin de disposer de cet atout est vital).

Le site est au cœur d'un ensemble de dessertes routières et ferroviaires, dans une zone à faible densité de population.

Il se situe au cœur des deux régions, Bretagne et Pays de Loire (6,5 millions d'habitants en 2020) et en même temps pas trop haut pour rester à bonne distance de la Roche-sur-Yon et du nord du Poitou-Charente.

Il est en retrait des espaces naturels préservés de l'estuaire de la Loire, de la Vallée de l'Erdre et du Lac de Grand Lieu, avec un relief plat qui limite les travaux de terrassement. L'espace aérien est dégagé.

Les terrains sont disponibles et propriété du Conseil général depuis 30 ans.

Au-delà des qualités géographiques, aéronautiques et des possibilités de raccordement aux réseaux routiers et ferroviaires qui constituent des atouts importants du site, Notre Dame des Landes a une autre particularité majeure.

Le fait que le Conseil général est propriétaire de l'essentiel des terrains permet la réalisation du nouvel aéroport interrégional du grand ouest, dans des délais acceptables, ce qui n'est le cas d'aucun des différents sites proposés, que ce soit Guemené-Penfao ou autre.

Le renvoi du projet vers tout autre site que Notre Dame des Landes mettrait en cause le projet de nouvel aéroport en renvoyant sa réalisation aux calendres grecques.

Nantes, le 17 avril 2003