

Environnement / Ecologie

6- En quoi la centralité de cette traversée serait-elle bonne pour l'environnement ?

Réponse :

.....

.....

.....

7- En quoi la centralité de cette traversée comporte-t-elle un risque pour l'environnement ?

Réponse :

.....

.....

.....

Transport multimodal / Transport maritime

8- Pensez-vous que le développement d'autoroutes de la mer pourrait contribuer à une solution pour le franchissement des Pyrénées ?

partiellement

OUI	NON
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9- Pensez-vous que la centralité de cette traversée permette la réalisation de plates-formes réellement multimodales (ferroviaire, fluvial et maritime, aérien, routier) ?

OUI	NON
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Commentaire :

.....

.....

.....

10- Ne pensez-vous pas qu'il faudrait des bases logistiques qui permettent d'intégrer à l'avenir le fluvial et le maritime ?

tout à fait

OUI	NON
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Les intérêts en question

11- Quels seraient les avantages et inconvénients d'une base multimodale dans les Pyrénées centrales, pour l'Europe ?

Réponse :

.....

.....

.....

.....

.....

12- Quels seraient les avantages et inconvénients d'une base multimodale dans les Pyrénées centrales, pour la région Midi-Pyrénées ?

Réponse :

.....

.....

.....

.....

.....

13- Quels seraient les avantages et inconvénients d'une base multimodale dans les Pyrénées centrales, pour le département des Hautes-Pyrénées ?

Réponse :

.....

.....

.....

.....

.....

14- Quels seraient les avantages et inconvénients d'une base multimodale dans les Pyrénées centrales, pour la vallée et les territoires traversés ?

Réponse :

.....

.....

.....

.....

.....

15- Selon vous, d'un point de vue économique et écologique, une traversée ferroviaire passant par le centre des Pyrénées sert-elle davantage l'intérêt général qu'une amélioration de l'existant ?

OUI	NON
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Commentaire :

.....

.....

.....

.....

.....

Vos idées politiques

Les promoteurs d'une traversée centrale des Pyrénées font des prospectives sur un accroissement continu des échanges.

16- Estimez-vous réalistes des prévisions s'appuyant toujours plus sur les flux tendus, la spécialisation des territoires et les délocalisations ?

OUI	NON
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Qu'êtes-vous prêt(e) à faire ?

17- Le calendrier franco-espagnol, en novembre 2005 à Barcelone, fixait des études pour 2006 sur la répartition des trafics. Quelles sont vos informations sur ce sujet ?

Réponse :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

18- Seriez-vous prêt(e) à demander une expertise indépendante et de nouvelles analyses prospectives concernant l'évolution des trafics ?

OUI	NON
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

19- Etes-vous prêt(e) à demander une étude globale sur l'ensemble de la chaîne, incluant tous les modes de transport pour le franchissement des Pyrénées en déposant une proposition de loi ?

OUI	NON
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ça ne cessera pas.

**Réponse de Chantal Robin-Rodrigo
Au questionnaire aux candidats - ACTIVAL**

1 et 2. voir case cochée

3. la formulation retenue par le Parlement Européen est globale et n'identifie aucun tracé en particulier puisqu'il ne lui appartient pas de décider du choix final de ce tracé. Cette question relève et est de la seule responsabilité des deux Etats français et espagnol. Comme vous le savez, l'inscription de ce projet ne préjuge pas de sa réalisation.

4. la centralité n'est pas acquise, pas plus que la réalisation d'une liaison ferroviaire à travers les Pyrénées. Je rappelle que les études qui devaient être commandées en 2006 par le Ministère français des transports – suite au sommet franco-espagnol- n'ont toujours pas été faites. Votre association, dans sa plaquette d'information, exprime d'ailleurs à ce sujet le souhait que « pourvu que ça dure ». Le dossier est au point mort, d'après ce que j'ai pu lire dans la presse, ce qui a fait réagir le commissaire européen en charge des transports, Monsieur Jacques Barrot, qui plaide lui pour que des études financées par l'Europe soient réalisées pour identifier un passage.

5. oui, j'ai entendu l'opposition des habitants des vallées des Gaves à ce projet. Opposition motivée par la crainte qu'un tel projet détruise la richesse environnementale de la vallée, ne mette en péril le tourisme et compromette l'économie locale. J'ai, en outre, compris que votre association pense que le report des camions sur le rail n'est pas évident et que d'autres possibilités – le cabotage, et l'optimisation des voies actuelles- doivent être envisagées.

6. Je n'ai malheureusement pas la question à cette réponse. La proposition de loi que j'ai co-signée, avec plusieurs autres collègues députés, en 2003, visait justement à étudier la centralité de cette traversée tant sur le plan économique qu'environnemental, sans oublier la nécessaire adhésion des habitants à un tel projet. A ce jour, pas d'étude...

7. ma réponse est identique à la question précédente : aucune étude n'a pu identifier les risques ou les avantages d'une tel tracé. Je vous rappelle que le Conseil général, en 2004, à lui-même rejeté les conclusions de l'étude Systra et reste disponible pour s'associer à de vraies études

opérationnelles. Cependant, aucune étude de ce type n'a vu le jour à l'heure où je réponds à votre questionnaire.

8. voir case cochée

9. Je dirais que quel que soit le tracé de cette ligne ferroviaire, centrale ou pas, il y aura nécessité de créer une plate forme multimodale. L'axe ferroviaire de fret Sines/Algesiras-Madrid-Paris qui lui-même est un prolongement de la route maritime Asie-Amérique du Nord nécessitera des zones de transit et de chargement route vers rail ou route vers mer ou vers le fret aérien. Le principe sur lequel s'appuie la plate forme Plaza à Saragosse est celui de créer un carrefour pour les transports routiers, ferroviaires et aériens et, de ce fait, occupe une place stratégique privilégiée dans la mesure où elle est le centre de 6 aires urbaines importantes du Sud Ouest européen.

10. voir case cochée

11. l'intérêt d'une base multimodale est avant tout stratégique par rapport à des axes d'échanges importants. Elle représente aussi une valeur ajoutée pour les entreprises qui souhaitent s'y installer dans la mesure où elles bénéficient de prestations logistiques facilitées. C'est l'exemple que nous montre l'Espagne. Pour les inconvénients, le rapport Miqueu met en avant l'importance de positionner une base multimodale selon la stratégie spatiale – la base est-elle au cœur d'un nœud de communication ?- de marchés identifiés – interrégional ou international - et bien évidemment d'une volonté politique forte rassemblée et unanime.

Je rappelle que la pertinence de la création d'une base multimodale dans les Pyrénées centrales reste à démontrer, étant entendu qu'aucun tracé n'a été étudié et validé. Imaginons que les axes ferroviaires côtiers existants soient suffisants ou optimisés pour absorber le transit de marchandises à l'avenir, pourquoi créer une plate-forme multimodale dans les Pyrénées centrales ? Vu de l'Europe, l'intérêt est avant tout de répondre aux recommandations de son livre blanc : reporter une partie du trafic routier vers d'autres modes moins polluants, qu'ils soient ferroviaires, maritimes ou aériens.

12. vu de la région Midi-Pyrénées, mais je ne suis pas habilitée à parler en son nom, j'imagine que l'intérêt pour la région serait de ne pas rester à l'écart des grands axes de communication logistiques et de conforter la

réalisation de la plate forme logistique sur les communes de Castelnau d'Estrefonds et de Villeneuve les Bouloc.

13. pour le département des Hautes-Pyrénées, l'inconvénient serait que le scénario de « l'archipel éclaté », énoncé dans le rapport Miqueu, se réalise c'est-à-dire que notre département reste à l'écart du développement des métropoles régionales ce qui signifierait pour les Hautes-Pyrénées le déclin et la dépression économique. L'avantage serait de conforter nos zones d'activités en les inscrivant dans un maillon d'une chaîne logistique, soit l'axe Pau-Tarbes-Lourdes et Pays Basque-Bordeaux-Toulouse.

14. cette question a été largement traitée dans le rapport Miqueu tant du point de vue des avantages que des inconvénients. Je les fais miennes.

15. Je veux encore croire que la réalisation d'une traversée ferroviaire de ce gabarit, qu'elle soit centrale ou pas, réponde à une question d'intérêt général, ne serait-ce que parce qu'elle nécessite beaucoup d'argent public . Mais cela reste à démontrer puisque les études, que le Gouvernement français devait réaliser sur la nécessité ou non d'un autre tunnel franchissant les Pyrénées, n'ont pas été faites à ce jour. Du reste, je lis dans la presse que le Gouvernement français estime que les besoins se situent sur les côtés de la chaîne et non au centre. Là encore, pas d'études

16. Malheureusement, je ne lis pas l'avenir. Mais je souhaite que l'économie globalisée que nous vivons et que nous subissons avec ses flux tendus, ses délocalisations vers la main d'œuvre la moins chère possible, sa recherche de toujours plus de profit, sera régulée car notre économie en souffrira et de fait nous perdrons beaucoup d'emplois. C'est pour cette raison que je soutiens la candidature de Ségolène Royal pour les élections présidentielles car c'est la seule à vouloir créer des outils de régulation économique et financière pour freiner ce libéralisme effréné et vouloir défendre ces propositions auprès de l'Europe. Je n'ai rien lu de tel dans le programme de Sarkozy ou de Bayrou, mais il est vrai que le Gouvernement qu'ils soutiennent tous les deux n'a rien fait pendant 5 ans pour freiner les délocalisations. Donc, oui, je souhaite que cette économie soit réorientée.

17. Les informations dont je dispose sont celles que je lis dans la presse, le Gouvernement n'ayant jamais répondu à mes courriers sur la question des études.

18. case cochée

19. case cochée

20. la loi a prévu que - quelque soit le projet, central ou pas - une commission nationale sera chargée d'organiser un débat et de consulter le public avant toute prise de décision. Je rajoute que la loi permet aussi la tenue de référendum d'initiative locale. Enfin, à ma demande, la proposition de loi de juin 2003 précisait que l'étude d'une Traversée Centrale des Pyrénées était conditionnée à la consultation de la population et des élus. Je ne vais pas revenir sur ces engagements.

21 et 22. J'ai entendu la voix des habitants des vallées des Gaves et de ses élus: Non aux études, Non à une Traversée Centrale des Pyrénées.

Les habitants et les élus se sont exprimés. Je respecte leur choix. J'ai eu l'occasion à de nombreuses reprises de m'exprimer sur le sujet, je n'ai pas toujours été comprise, les conditions d'un dialogue respectueux n'ont pas toujours été réunies. Le Conseil Général a voté un rapport à l'unanimité et a réaffirmé qu'il était prêt à s'associer à de vraies études opérationnelles. J'ai voté ce rapport. Si le Conseil Général est consulté, nul doute qu'il fera entendre sa voix.

23. Votre question sous-tend l'idée que l'opposition au projet de Traversée Centrale des Pyrénées serait hypothétique. Elle ne l'est pas : l'opposition à ce projet est réelle dans les vallées des Gaves et elle n'a pas faibli. Je l'ai entendue. Je la respecte et m'engage à vous informer sur des décisions qui pourraient être prises dans d'autres sphères, qu'elles soient nationales ou européennes. Mais je m'engage aussi à être à vos côtés pour soutenir le développement de notre département, tant sur le plan économique, touristique, que de la préservation de l'environnement, de notre agriculture, du commerce local et du maintien de nos services publics. Mon action sera jugée sur la base de mon bilan et des priorités que je me suis fixées pour les 5 ans à venir si j'étais à nouveau élue députée.