

ACTIVAL : questions aux candidats aux élections

1 - **Définition de TCP** : «une nouvelle ligne ferroviaire transpyrénéenne à grande capacité» tronçon du projet n°16 de l'axe de fret Sines/Algésiras Madrid-Paris. A l'heure actuelle c'est la seule définition du projet, l'amendement demandant l'adjonction du terme «central» ayant été rejeté.

2 - L'acceptez-vous telle quelle ou êtes-vous attaché à la notion de centralité ? *Oui je l'accepte comme cela*

3 - Quel jugement et quelles observations pouvez-vous faire sur cette formulation ?

Cette formulation définit la problématique d'un même axe structurant d'échanges irriguant une dorsale allant de l'Afrique du Nord jusqu'à l'Europe du Nord et laissant à ce stade en attente de toutes hypothèses de tracés

4 - Vous engageriez-vous à ne pas citer la centralité comme un fait acquis ?
Oui - à ce stade, rien n'est défini, donc rien n'est un fait acquis

5 - Avez-vous une idée de la raison pour laquelle la très grande majorité des électeurs de la vallée du Lavedan est hostile au projet de TCP ?

Oui - Le risque écologique et la crainte de nuisances préjudiciant à la qualité de vie.

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

L'évocation de la centralité par les tenants de cette hypothèse répond à une logique de répartition des flux. L'analyse environnementale reste à faire le cas échéant.

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

La construction de tout ouvrage d'art, de toute route, de toute ligne ferroviaire, comporte un risque environnemental qu'il faut évaluer et apprécier avant toute décision, risque également pour le thermalisme et la qualité de l'eau.

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

Non, mais c'est une des solutions alternatives qu'il ne faut pas négliger car elle se développe ailleurs dans le monde de façon efficace. Elle ne saurait être une solution à elle seule.

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

Evidemment non si la notion de multimodalité ne peut être conçue dans l'esprit de ceux qui l'invoquent sans qu'y soient associés les modes maritimes et fluvial.

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

Oui

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

Dans la perspective d'un développement euro-méditerranéen, cela pourrait peut-être contribuer à l'amélioration de la qualité des échanges de marchandises entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe sur les relations économiques et écologiques.

12 – Quels seraient les avantages et inconvénients d'une base multimodale dans les Pyrénées Centrales pour l'Europe ?

Renforcement des échanges avec l'Aragon (avantages et inconvénients)

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

Idem – création d'emplois (avantages et inconvénients)

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

Pour répondre convenablement à cette question, il conviendrait de lever l'ambiguïté sur l'ouverture d'un tel équipement au trafic passager. Si oui, retombées touristiques, si non nuisances seules.

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 ?

L'intérêt général exige que le souci d'amélioration de l'existant en matière de liaisons transfrontalières et de flux de personnes et de marchandises ne préjudicie pas à l'existant économique, politique et environnemental.

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

Non

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 ?

Aucune étude sérieuse à ma connaissance.

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

Oui

19 – Êtes-vous prêt 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

20 – Quel engagement précis comptez-vous prendre pour garantir qu'un vrai débat sur la centralité aura lieu, respectant la position des élus locaux et de la population ?

Si une décision est prise, elle le sera entre tous les Etats respectifs et l'UE Pour agir sur les conditions de mise en œuvre d'une réflexion collective d'études et de décisions éventuelles. Il est de l'intérêt local que nos vallées soient représentées par un parlementaire en mesure de se faire entendre du gouvernement actuel.

21 – Pour résumer clairement : êtes-vous POUR ou CONTRE la centralité d'une nouvelle ligne ferroviaire transpyrénéenne à grande capacité ?

Contre une telle ligne pour le ferroutage.

22 – Quel est le contenu politique des arguments qui vous amène à prendre cette position ?

Pas de contenu politique. La logique est le bon sens simplement.

23 – Dans le cas d'une opposition au projet TCP, queles dispositions politiques comptez-vous prendre pour faire respecter vos engagements ?

Dans le cas d'une opposition au projet TCP, je n'ai pas de dispositions particulières à prendre. Dans le cas d'une relance du projet, je respecterai mes propres engagements en me battant résolument contre.

