

COMMUNIQUÉ - Le 10 mai 2013.

Quatre mois de baisse consécutive des camions dans les Alpes du Nord.

Depuis le mois de janvier 2013 chaque mois le trafic des poids lourds baisse, tant au Fréjus qu'au Mont-Blanc pour atteindre **une baisse cumulée à fin avril de 6,17% par rapport à 2012.**

Sur 4 mois, **ce sont 27.098 camions de moins que l'an dernier** qui ont circulé soit : 9.331 de moins au Fréjus, avec une baisse cumulée de 3,94 % et 17.767 de moins au Mont-Blanc, avec une baisse cumulée de 8,78 %. Sources : <http://www.tunnelmb.net/v3.0/frasp/indexfr.asp> / http://www.sitaf.it/index.php?option=com_k2&view=item&layout=item&id=67&Itemid=154

Depuis vingt ans, **les faits démentent encore les prévisions fantaisistes** des lobbyistes du Lyon-Turin.

Une nouvelle fois, il n'est pas question de nier les effets conjoncturels de la crise, mais de constater avec les économistes en matière de transports, que les échanges entre la France et l'Italie plafonnent et diminuent STRUCTURELLEMENT.

Ces chiffres confirment la tendance structurelle des transports sur l'axe Est/Ouest dans les Alpes franco-italiennes en baisse depuis 1994, avec un niveau actuel proche de celui de 1987.

Toutefois il est utile de rappeler que les promoteurs du Lyon Turin s'étaient engagés devant les Assemblées à mettre 300.000 camions sur la ligne existante dès la fin des travaux de mise au gabarit.

Seuls 27.000 camions ont été chargés par les navettes de l'AFA en 2012 ! Les opposants demandent quand la promesse de 300.000 camions, sera-t-elle tenue, **ils ne reçoivent aucune réponse...**

Aucun des engagements pris devant les Assemblées n'a été tenu, le coût des études est passé de 371 millions à 901 millions selon la Cour des Comptes, la saturation de la ligne existante, déclarée comme « préalable indispensable » était prévue pour 2012, elle n'est utilisée qu'à 17% de ses capacités.

Combien de temps encore les contribuables devront-ils subventionner des lobbyistes et un projet qui n'a pas d'utilité publique.

Sur l'emploi, les promesses ne seront pas tenues non plus ! Un responsable de LTF annonçait le 9 avril à Drumettaz que le nombre serait de l'ordre de 2.000 pour le tunnel de base sur 5 ans.

Le rapport du Sénat N°527 du 23 avril 2013 montre que l'emploi sera essentiellement de l'emploi « low cost » et le Dauphiné Libéré du 27 avril confirme bien que ce chantier ne sera pas pour les entreprises locales.

Le nombre de camions ne cesse de diminuer, rien n'est fait pour augmenter aujourd'hui l'utilisation de la ligne existante malgré les promesses, l'emploi ne sera pas au rendez-vous, les coûts explosent et seront payés par les contribuables, la ligne existante ne sera pas saturée.

Les opposants au Lyon Turin demandent une nouvelle fois que la ligne existante soit au moins utilisée pour le transport de 10 millions de tonnes de marchandises, ce qui était le cas en 1983, bien avant la modernisation qui a coûté plusieurs centaines de millions.

Quel avenir, les promoteurs du Lyon-Turin préparent-ils ?
Celui de l'augmentation de la dette publique sans intérêt général.

L'arrêt immédiat de ce projet est une absolue nécessité et une mesure de bon sens.

Pour autant, elle n'hypothèque en rien l'avenir.

Contact Presse:

Daniel IBANEZ 06 07 74 10 17 contact@lesmollettes.eu / Olivier CABANEL 06 09 85 87 39 olivier.cabanel@yahoo.fr

<http://lyonturin.fr/>