

COMMUNIQUÉ DE PRESSE - Le 8 avril 2013.

Trois mois de baisse consécutive des Poids Lourds 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 de 7,43% par rapport à la même période en 2012.**

Sur 3 mois, **ce sont 24.755 camions de moins que l'an dernier** qui ont circulé soit : 8.841 de moins au Fréjus, avec une baisse cumulée de 4,92 % et 15.914 de moins au Mont-Blanc, avec une baisse cumulée de 10,35 %

Depuis vingt ans, **les faits démentent 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.

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.

La poursuite du projet Lyon-Turin ne peut plus s'expliquer par les trafics de marchandises, pas plus que par **de supposés problèmes de sécurité démentis publiquement par RFF**, non plus par la saturation de la ligne existante dont l'utilisation est inférieure à 20 % de sa capacité.

Dans la situation de défiance consécutive aux mensonges et à la déloyauté que connaît actuellement notre pays, **il n'est pas concevable que ce projet soit soutenu plus longtemps par le gouvernement.**

Il monopolise la totalité des ressources financières alors que la ligne existante est sous-utilisée, il n'est basé que sur des prévisions financières, d'exploitation, socio-économiques erronées et démenties par les faits, avec des enquêtes publiques diffusant des informations non fondées, de façon déloyale.

Ni la France, ni l'Italie ne sont tenues par un traité datant de 2002 devenu caduc.

En effet, l'accord du 29 janvier 2001, ratifié en 2002, prévoit un mise en service « **à la saturation des lignes existantes** », ce qui n'est pas et ne sera pas le cas avant longtemps. La ratification a été acceptée par les assemblées italiennes et françaises **sur la base des conditions et coûts suivants, énoncés lors du débat parlementaire** du 13 février 2002 :

- € Montant des études de reconnaissance : 371 millions d'euro, en réalité **près de 800 millions d'euro !**
- € Le bouclage du montage financier avant les travaux, il n'est pas bouclé 10 ans après !
- € Un avenant devait intervenir avant 2006 et n'existe toujours pas.
- € La saturation de la ligne étant « un préalable indispensable » (Mme Bernadette Isaac-Sibille, rapporteure de la commission des affaires étrangères)
- € Le coût de la section transfrontalière était de 5,9 Milliards d'euro, il est annoncé aujourd'hui pour plus de 8,5 Milliards d'euro valeur janvier 2010 sur la base des avant projets !
- € L'achèvement total du projet était fixé entre 2012 et 2015 !
- € Un doublement du fret entre la France et l'Italie aux passages Alpains soit 60 millions de tonnes, il en passent aujourd'hui entre le rail et la route 23 millions de tonnes !
- € Le projet total était estimé à 11 Mds d'€ ! (Michel Destot 2002) **il est de plus de 26 Mds d'euro !**
- € La ligne St Exupéry-Chambéry était évaluée à moins de 2 milliards d'euro elle est maintenant de 4,5 Milliards d'euro,
- € Le retour sur investissement devait être supérieur à 8 %. la Cour des Comptes a confirmé que **dans tous les cas la valeur est négative !**

Cette liste incomplète démontre **la caducité du traité compte tenu des modifications et des augmentations de coût substantielles**, outre la crise financière et économique ainsi que l'explosion des déficits publics.

**L'arrêt immédiat de ce projet est une absolue nécessité,
ce qui pour autant, 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