

ONU

Théâtre d'ombres

Tous les commentateurs l'ont dit : l'intervention, à la tribune de l'ONU, de Benyamin Netanyahu a « éclipsé » le discours du président de l'Autorité palestinienne, Mahmoud Abbas. Parce que le Premier ministre israélien a tracé devant les télévisions du monde entier la « ligne rouge » que les Iraniens ne doivent pas dépasser dans leur progression vers la bombe. Une « ligne rouge » dont ne veut pas entendre parler Barack Obama. Auparavant, Abbas avait dénoncé la colonisation qui continue de galoper en Cisjordanie. Mais c'est le feutre rouge qui a fait le spectacle. La « com » triomphe dans l'enceinte de l'ONU. Et elle n'est jamais innocente.

TUNISIE

Victime mais coupable

Quelque deux cents personnes se sont rassemblées à Tunis le 2 octobre pour protester contre l'ouverture du procès de la jeune femme violée par deux policiers début septembre. Interpellée avec son compagnon avant d'être violée par les agents, la jeune femme a porté plainte. Elle se trouve aujourd'hui sur le banc des accusés, pour « outrage à la pudeur », encourant une peine de six mois de prison. Selon le ministère de l'Intérieur tunisien, le couple a été appréhendé dans une « position immorale ». Un retournement de situation dénoncé par plusieurs centaines de manifestants ce week-end à l'appel d'ONG locales et internationales.

GÉORGIE

Victoire de l'opposition

Le président géorgien Mikheil Saakachvili a reconnu, le 2 octobre, la défaite de son parti aux élections législatives de la veille. « Il est clair que le Rêve géorgien a remporté la majorité », a-t-il déclaré à la télévision. D'après les résultats de la Commission électorale, mardi 2 octobre, la coalition d'opposition du milliardaire Bidzina Ivanichvili recueille 52,7 % des voix contre 42 % pour le Mouvement national unifié du Président. Cela ne présage pas pour autant de la répartition des sièges, les 150 parlementaires étant élus par un scrutin mixte alliant proportionnelle et scrutin majoritaire.

(1) Les autoroutes ferroviaires en France, Cour des comptes, rapport annuel 2012, rendu public le 8 février.
(2) Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique pour la création d'une nouvelle liaison ferroviaire entre Grenoble (Isère) et Saint-Jean-de-Maurienne (Savoie) dans le cadre du projet Lyon-Turin, rapport remis le 2 juillet au préfet de la Savoie.
(3) LTF est aussi la filiale de Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

TRANSPORTS

Soutenue par l'Élysée, la nouvelle liaison TGV faramineuses pour une utilité qui est très loin d'être avérée. En outre, plusieurs

Lyon-Turin : erreur sur

Officiellement, la volonté gouvernementale est de mettre un frein aux grands travaux en attendant des jours meilleurs. Victimes de la rigueur, les lignes de TGV sont les premières concernées. Sauf le projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, malgré les mises en garde sur son coût faramineux et ses études suspectes formulées par la Cour des comptes comme par la Coordination contre le projet Lyon-Turin fret et voyageurs, qui rassemble une quinzaine d'associations locales.

Pour l'instant, les critiques ne sont pas remontées jusqu'à l'Élysée, qui soutient le projet. Le 4 septembre à Rome, le chef de l'État français et le président du Conseil italien, Mario Monti, ont annoncé qu'un sommet franco-italien qui se tiendra début décembre à Lyon sera en partie consacré au financement et au lancement des travaux du Lyon-Turin, qui prévoit plus de 80 kilomètres de tunnels pour un coût d'ensemble évalué à plus de 30 milliards d'euros.

La Coordination française, qui a planché avec des experts, a pour sa part demandé « l'arrêt immédiat des dépenses pour ce projet inutile, qui ne sont justifiées que par des intérêts privés et ne peuvent que créer des déficits financiers sans contrepartie pour la collectivité ». La Cour des comptes a elle aussi émis des réserves sur la liaison ferroviaire, indiquant qu'il « serait souhaitable qu'une instance puisse définir les méthodes d'évaluation et veiller à une contre-expertise des principaux projets, indépendante des maîtres d'ouvrage » (1).

« Il serait incompréhensible que la France renonce au Lyon-Turin, pour lequel 800 millions d'euros ont déjà été mobilisés », a réagi Jean-Jack Queyranne, président de la région Rhône-Alpes, et membre du Comité pour la liaison européenne Transalpine, un organisme de lobbying présidé par Franck Riboud, PDG du groupe



Danone. Ce comité, qui réunit collectivités, villes, agglomérations et un grand nombre d'entreprises qui convoitent les partenariats public-privé de la nouvelle liaison, a récemment appelé « les chefs d'État et de gouvernement à s'engager pour la réalisation définitive [du] tunnel de base sous le Mont-Cenis ».

Le projet envisagé est-il vraiment justifié par un intérêt public ? L'accumulation des faits montre qu'il est surtout très approximatif et cumule les conflits d'intérêt. La commission d'enquête publique (2), qui a rendu un avis favorable le 2 juillet, s'est appuyée sur des données fournies par Réseau ferré de France (RFF), entreprise publique qui a pour filiale Lyon Turin Ferroviaria (LTF), qui n'est autre que le maître d'ouvrage de la nouvelle liaison (3).

Le même jour, la Cour des comptes affirmait dans un nouveau rapport que « la rentabilité socio-économique de beaucoup

d'infrastructures s'avère a posteriori nettement inférieure aux estimations a priori ». Ainsi, la commission d'enquête publique a estimé à 7,7 milliards d'euros

les travaux de la partie française ; or, la Cour des comptes a chiffré ce coût « à plus de 11 milliards d'euros ».

La société LTF, chargée de mener à bien la construction de la partie commune franco-italienne, a aussi des

problèmes avec les chiffres. Son site Internet annonçait un coût de 9,9 milliards avant mars, ramené à 8,5 milliards fin septembre, alors que la demande de financement déposée auprès de l'Union européenne par le ministère français du Développement durable et le ministère italien des Infrastructures prévoit une facture de 13,9 milliards d'euros... Plus de 5 milliards se sont volatilisés entre Bruxelles et Chambéry, siège de LTF. « Un trucage pour faire croire que le financement

30

milliards d'euros. C'est le coût estimé du projet de liaison Lyon-Turin.