

Le lobby du Lyon-Turin biberonné par les collectivités

Cénacle opaque qui mêle élus et industriels, la Transalpine promeut la nouvelle ligne ferroviaire entre Lyon et Turin grâce aux subventions publiques. Depuis la création de cette association, la Région, premier financeur, lui a consacré au moins cinq millions d'euros.

12 minutes

Par **Eliane Patriarca** -

3 octobre 2018



Depuis vingt-sept ans, la Transalpine promeut le projet du Lyon-Turin auprès des décideurs, en France et en Europe. Dessin : Jean-Paul Van Der Elst.

Son nom n'est pas connu du grand public, mais elle donne de la voix. L'association la Transalpine, ardente zélatrice du Lyon-Turin depuis trois décennies, fédère les partisans de cette ligne ferroviaire à grande vitesse en construction entre la France et l'Italie et qui promet de « gommer » les Alpes avec son tunnel transfrontalier de 57 kilomètres. Basée à Lyon, elle élabore la communication autour du projet ; se démène auprès des élus – ministres, parlementaires français et européens – et auprès des journalistes ; distille des « éléments de langage » judicieusement révisés en fonction de l'actualité politique ; contrattaque lorsque des rapports officiels torpillent le projet, comme de nombreux avis et référés de la Cour des comptes.

Sur les réseaux sociaux, elle tacle aussi avec acrimonie et constance les opposants français ou italiens. Ses tweets sont devenus très vindicatifs depuis la nomination en mai d'un nouveau gouvernement à Rome. La coalition composée de la Ligue du Nord et du Mouvement Cinq étoiles entend rediscuter avec la France cette infrastructure imaginée dans les années 1980 et qui devrait coûter au moins 26 milliards d'euros selon l'estimation de la Cour des comptes en 2012.

Raymond Barre et Franck Riboud

En revanche, pour tout ce qui concerne sa cuisine interne, le Comité pour la Transalpine Lyon-Turin (le nom complet de l'association) cultive une solide discrétion. Son site web résume ainsi son objet : « Mener toute action de nature à faciliter ou accélérer la réalisation de la liaison ferroviaire, en France et auprès des institutions de l'Union européenne ». Exemples ? Ce séminaire organisé à Paris en 2014 avec son homologue italien, le Comitato Transpadana, sur les financements des infrastructures de transports. Ou encore cette lettre ouverte cosignée par une soixantaine de « grands élus » et adressée en mai dernier à Emmanuel Macron pour lui demander d'accélérer la réalisation des accès français au tunnel transfrontalier.



Capture de la page d'accueil du site de la Transalpine.

Depuis 2016, l'association est présidée par Jacques Gounon, PDG du groupe Getlink (ex-Eurotunnel). Il a pris le relais de Franck Riboud, l'ancien patron du groupe Danone et Lyonnais d'origine, lequel avait lui-même succédé à Raymond Barre, alors député du Rhône et maire de Lyon. A la vice-présidence, on trouve un haut-fonctionnaire, François Lépine, qui a été directeur des services du Conseil général de Savoie. Toujours sur son site internet, la Transalpine explique fédérer des « collectivités territoriales, des entreprises, des organismes économiques, syndicaux, consulaires et des associations », et une cinquantaine de membres individuels. Curieusement, ni les collectivités ni les entreprises partenaires ne sont nommées. Aucune information non plus sur le financement ou les rapports annuels d'activité de l'association.

« Sur le principe, on n'a rien à cacher »

Demandons à Stéphane Guggino, délégué général de l'association. Son accueil s'avère tour à tour glacial et volcanique. En poste depuis 2016, notre interlocuteur a été directeur de la communication du département de la Haute-Savoie, puis de la candidature française d'Annecy aux Jeux olympiques d'hiver, puis, enfin, de la Chambre régionale de commerce et d'industrie. Répondre à Mediacités, c'est niet ! « Sur le principe, on n'a rien à cacher. Mais si je vous parle, vous ferez un article à charge », s'énerve-t-il d'emblée, nous reprochant « une ligne éditoriale très critique pour le Lyon-Turin » [lire En coulisses]. Le terme « lobby » le fait sortir de ses gonds : « On est une association reconnue d'intérêt général, le contraire d'un lobby ! » Habile jeu sur les mots et les étiquettes de la part de ce titulaire d'un master... en lobbying et relations internationales.

L'intérêt général, lorsqu'il est appliqué aux associations, a peu à voir avec la noble pierre angulaire de l'action publique : il s'agit d'**une notion fiscale** qui permet à l'organisme de délivrer des reçus de dons ou de cotisations ouvrant droit à réduction d'impôts. L'association est néanmoins censée ne pas avoir d'activité lucrative, pratiquer une gestion désintéressée et ne pas fonctionner au profit d'un cercle restreint. L'ensemble de ses activités devrait aussi être accessible à toute personne susceptible d'être intéressée. Il n'existe aucune procédure d'agrément : c'est l'association elle-même qui s'auto-déclare d'intérêt général. Et cela n'a rien d'incompatible avec une activité de lobbying.



Elus et patrons

On trouve autour de la table de la Transalpine la vice-présidente de la région Auvergne-Rhône-Alpes aux Transports Martine Guibert, le vice-président de la métropole de Lyon Jean-Luc Da Passano, le vice-président du Conseil départemental de la Savoie Michel Bouvard, le président de la Chambre régionale de commerce et d'industrie Philippe Guérand, les patrons de l'entreprise lyonnaise de transports Lambert et Valette ou encore celui de la robinetterie industrielle Velan Jean-Claude Cennac.

La preuve ? Le Comité pour la Transalpine Lyon-Turin s'est signalé, depuis 2009, auprès du Registre de transparence européen qui recense les activités de lobbying auprès de l'Union européenne. Il a fait de même, en mars dernier, auprès de la Haute-autorité pour la transparence de la vie publique (HATVP) – une obligation pour tout représentant d'intérêts depuis 2017. Stéphane Guggino est d'ailleurs accrédité auprès des parlements français et européen au nom de la Transalpine.

A la création du lobby en 1991 (année de l'inscription du projet Lyon-Turin au Schéma directeur national des liaisons à grande vitesse), l'objectif est clair. « C'est une initiative de Pierre Dumas, ancien vice-président de la région Rhône-Alpes. Il voulait un groupe de pression fédérant élus et entreprises pour entretenir la flamme », se souvient l'ancien directeur général des services du département du Rhône Pierre Jamet, membre du bureau de l'association depuis 2016. Ce cénacle répond toujours à cette vocation : s'y côtoient **responsables politiques et patrons** .

« Personne ne met “lobbyiste” sur sa carte de visite ! »

Si la Transalpine réfute le terme de lobby, c'est bien entendu parce que le mot garde une connotation négative, évoque l'opacité et les conflits d'intérêts. « Personne ne met “lobbyiste” sur sa carte de visite !, souligne Elsa Foucraut, représentante de Transparency International. Pourtant, faire du lobbying n'a

rien de problématique en soi, c'est le lot de toute association qui défend une cause et cherche à influencer une décision publique. Cela participe de la démocratie. » A condition, nuance-t-elle « que ce lobbying soit bien régulé et ne génère pas des décisions répondant plus à des intérêts particuliers privés qu'à l'intérêt général, ainsi que des coûts indus pour la collectivité ».

Trois principes doivent être respectés, estime Elsa Foucraut : la transparence de l'activité (traçabilité des rencontres entre décideurs publics et lobbyistes, budgets de lobbying), l'équité d'accès aux décideurs publics (les élus et l'exécutif doivent pouvoir consulter de manière équilibrée les diverses parties prenantes d'un même dossier ou d'un texte en débat) et l'intégrité des échanges entre représentants d'intérêts et responsables publics.

Les comptes n'ont jamais été déposés

Prenons les choses dans l'ordre. La transparence ? Ce n'est pas le point fort de la Transalpine. Sur le plan financier, ses comptes annuels n'ont jamais été déposés auprès du Journal officiel, une obligation pour toute association dont le montant total annuel des dons et/ou subventions atteint 153 000 euros. C'est le cas pour la Transalpine [lire plus bas]. Stéphane Guggino nous assure seulement que « les comptes de l'association sont certifiés par un commissaire aux comptes ».

L'association de lobbying n'a en tout cas pas l'intention de les dévoiler : en juillet dernier, **Raymond Avrillier**, ancien conseiller régional EELV, membre de la coordination des opposants au Lyon-Turin et infatigable militant de la transparence, a demandé par courrier officiel à la Transalpine et au président du Conseil régional Laurent Wauquiez que lui soient transmis les comptes de l'association. Fins de non recevoir en août. Raymond Avrillier a donc saisi la Commission d'accès aux documents administratifs. Affaire à suivre...

En attendant, Pierre Jamet livre à Mediacités le montant du budget 2018 de la Transalpine : « 340 000 euros dont 338 000 euros de cotisations émanant des collectivités et des entreprises ». Ces cotisations permettent de financer « les outils de communication, la réalisation d'expertises et d'études, l'organisation de conférences, les salaires et les locaux », détaille-t-il. L'association emploie trois salariés : le délégué général à plein temps et deux-mi-temps.

Pas question en revanche de dévoiler le détail de ces contributions ni quelles entreprises et collectivités versent au pot. « Il s'agit d'une question relative à la vie interne de l'association », cingle Stéphane Guggino tout en précisant que « 75% du budget est assuré par les collectivités publiques », chacune décidant de sa cotisation.

« Les citoyens ont le droit d'apprécier la nécessité de la

contribution publique et d'en suivre l'emploi »

Voilà qui fait bondir François Mauduit, conseiller municipal de Barberaz, petite commune de l'agglomération de Chambéry, et membre de la coordination des opposants au Lyon-Turin : « Ce lobby est financé par de l'argent public, par nos impôts locaux ! Pourquoi ne peut-on pas consulter leurs comptes ? » L'opposant invoque rien moins que l'article 14 de **la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen** : « Les citoyens ont le droit d'apprécier la nécessité de la contribution publique et d'en suivre l'emploi ».

En cherchant un peu, Mediacités a trouvé, dans les statuts de l'association, la liste **des collectivités fondatrices**. Nous nous sommes alors lancés dans une fastidieuse collecte d'informations auprès d'elles. En 2018, la Métropole de Lyon verse ainsi 30 000 euros de cotisation à la Transalpine, celle de Chambéry 19 000 euros, le département de l'Isère 24 500 euros... Notre pêche s'avère plus complexe du côté de la Région, membre fondateur et principal contributeur. Stéphane Guggino nous confirme seulement qu'Auvergne-Rhône-Alpes représente « la cotisation la plus élevée avec 27% de notre budget actuel [soit théoriquement 92 000 euros] ». « Bien qu'il ait baissé récemment, nous écrit-il, cet engagement est en rapport avec l'importance stratégique de ce projet pour le territoire régional. »

Longtemps la Région a abrité la Transalpine en toute opacité

A force de patience, Mediacités a fini par obtenir des services de la Région la convention de subventionnement établie pour la Transalpine. Un document qui a pris effet le 1er janvier 2017, pour une durée de trois ans renouvelable. La collectivité de Laurent Wauquiez met à disposition des locaux de 55 mètres carrés et un parking, dans un bâtiment lui appartenant dans le quartier de la Confluence. A titre onéreux, depuis la mi-juillet 2017. Le loyer total, charges comprises, s'élève, pour 2018, à 20 531 euros (soit 244 euros hors taxe du mètre carré selon la convention).

Etienne Blanc, premier vice-président de la région Auvergne-Rhône-Alpes lors de l'Assemblée générale de la Transalpine, en juin dernier :



Transalpine Lyon-Turin

@LeLyonTurin

« Le [#LyonTurin](#) est une infrastructure capitale » [@blanc_etienne](#) 1er VP de la Région [@auvergnerhales](#)

17:41 - 29 juin 2018

16

Voir les autres Tweets de Transalpine Lyon-Turin

[Informations sur les Publicités Twitter et confidentialité](#)

La Région met aussi gracieusement à disposition mobilier, prestations d'aménagement, matériel informatique et téléphonique, le tout pour un montant annuel de 18 123 euros. Elle verse enfin une cotisation annuelle à l'association de 101 000 euros, en 2018. Au total, sa contribution s'élève donc à 119 123 euros en 2018. Soit un peu plus que les 27% mentionnés plus haut. C'est l'expression du « soutien à la concrétisation » de la liaison ferroviaire, « maillon manquant du corridor méditerranéen de l'Union Européenne », défend-on à la région avec la même phraséologie que celle de la Transalpine. La cotisation représente « moins d'un tiers du budget de

l'association », elle a « baissé de 12% depuis le début de l'actuelle mandature » et « aucune mise à disposition de personnel n'est prévu », tient-on à souligner à la Région.



L'hôtel de la région Auvergne-Rhône-Alpes, à Lyon. Photo : N.Barriquand/Mediacités.

Cette fébrilité témoigne d'un certain malaise. Car longtemps la Région a abrité et nourri la Transalpine en toute opacité jusqu'à ce que deux conseillers régionaux écologistes, Noël Communod et Pierre Mériaux, lèvent le lièvre en 2013. « En séance, on posait régulièrement des questions sur la forme du soutien apporté par la Région à la Transalpine, et sur l'intérêt de financer et de participer à ce lobby, relate Pierre Mériaux, aujourd'hui conseiller municipal de Grenoble. On n'obtenait que des réponses vaseuses. Alors, on a profité du déménagement du siège de la Région dans le quartier Confluence à Lyon, en 2013, pour se pointer dans l'immeuble où se trouvent les bureaux de la Transalpine. » C'est ainsi qu'ils découvrent que l'association est logée « gratis ».

Et ce n'est pas une nouveauté : dans son ancien siège de Charbonnières-les-Bains, la Région mettait déjà à disposition de la Transalpine, à titre gracieux, des bureaux, du matériel, « mais aussi, un salarié : le délégué général ! », souligne Pierre Mériaux : « Tout cela sans convention de subventionnement, donc sans droits ni titres ! A l'époque, le montant de la cotisation de la Région s'élevait à 200 000 euros par an ». En assemblée plénière en décembre 2013, l'élu critique le financement par la collectivité d'un « lobby comportant

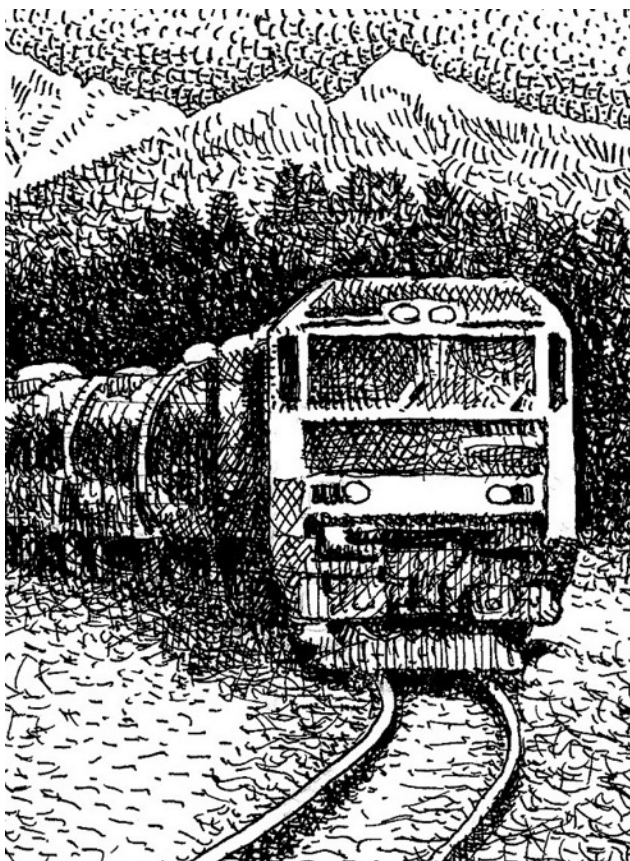
des entreprises de BTP, de ciment, d'équipement qui seront des bénéficiaires de la manne publique qu'ils sont eux-mêmes venus solliciter si le chantier démarre un jour ». En clair, des situations de conflits d'intérêts.

« Ridicule ! », tonne Pierre Jamet : « Les cotisations des entreprises représentent une part mineure du budget de la Transalpine et de toute façon, les règles d'attribution des marchés publics sont respectées ! » Pourquoi les noms de ces entreprises sont-ils secrets ? « Certaines ne souhaitent pas que leur adhésion soit rendue publique », rétorque-t-il. Pour Stéphane Guggino, notre question est malavisée car, une fois de plus, « relative à la vie interne de l'association »...

« La frontière entre public et privé est ténue car les enjeux sont entremêlés »

En avril 2015, Noël Communod dénonçait « les drôles de liens entre la Région et le lobby » et cet « entre-soi » nébuleux dans lequel on discute d'un grand projet public sans informer ni consulter habitants et citoyens. L'écologiste réclamait la dissolution de la Transalpine puisque « l'Etat avait pris position » – le gouvernement français venait de prendre 50% de participation chez Telt, le promoteur public chargé de la réalisation du Lyon-Turin. En vain.

Pour le spécialiste des lobbys Guillaume Courty, professeur de science politique à l'université Lille 2 interviewé en 2015 dans l'émission Pièces à conviction sur France 3, « la composition de la Transalpine n'est pas vraiment une singularité ». Elle témoigne d'« une consanguinité très fréquente, d'un entre-soi qu'on essaie d'encadrer par la réglementation, mais qu'on retrouve fréquemment dans les dossiers d'infrastructures de transports engageant pouvoirs publics et territoires. La frontière entre public et privé est alors ténue car les enjeux sont entremêlés », ajoute l'enseignant-chercheur. Il pointe un risque de dérive : « Les coalitions créées pour porter ces grands projets qui nécessitent d'énormes budgets, deviennent elles-mêmes budgétivores. Une fois le processus engagé, elles développent un intérêt à durer qui est différent de l'intérêt du projet lui-même. »



Membres fondateurs

Parmi les collectivités fondatrices de la Transalpine, on trouve entre autres les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Bourgogne-Franche-Comté, la Communauté urbaine de Lyon, les départements de l'Ain, de l'Isère, de la Loire, du Rhône, de la Savoie, les villes d'Annecy, d'Annemasse, de Bourg-en-Bresse, de Chambéry.

En 27 ans d'existence, la Transalpine aurait ainsi coûté à la Région au moins 5 millions d'euros environ, 810 000 euros au Grand Lyon, 513 000 euros à la métropole de Chambéry, 661 000 euros au département de l'Isère... Les moyens financiers – à base de deniers publics – de la Transalpine sont sans commune mesure avec ceux des opposants au Lyon-Turin (les Amis de la Terre, Vivre en Maurienne, No-Tav Savoie), associations de bénévoles. Rare collectivité « dissidente », la ville de Grenoble a claqué la porte de la Transalpine depuis l'élection à la mairie de l'écolo Eric Piolle. Elle économise ainsi chaque année « 16 350 euros, soit 1 euro pour 10 habitants de Grenoble », calcule Pierre Mériaux.

« Une bouillie acceptable »

La Transalpine n'est pas non plus bonne élève pour la transparence ou la traçabilité des rencontres entre lobbystes et décideurs. Et, pour reprendre les critères de Transparency International, l'équité d'accès aux pouvoirs publics entre partisans et opposants du Lyon-Turin n'est pas plus respectée. Dans l'enquête de Pièces à Conviction diffusée sur France 3 en 2015, François Lépine, le vice-président de la Transalpine, décrit benoîtement le rôle de l'association : « Nourrir [d'informations] les parlementaires, les institutions européennes, en faire une bouillie acceptable pour qu'à un moment ou à un autre cela devienne une décision ». Concrètement, explique-t-il, « cela signifie aller les voir un par un, leur expliquer les enjeux mais aussi dans quel sens ils doivent se mobiliser ». Dans la même émission, l'ex-maire de Chambéry, **Louis Besson**, initiateur et historique militant du projet, co-

président de la commission intergouvernementale pour le Lyon-Turin (CIG), révèle un brin fanfaron comment, en 2003, il a court-circuité le Premier ministre d'alors, Jean-Pierre Raffarin.

Soucieux de faire des économies, Jean-Pierre Raffarin songe alors à enterrer le Lyon-Turin et commande un audit sur le sujet. Dans le plus grand secret, **Louis Besson** rédige une note détaillée de treize pages qu'il transmet au président de la République Jacques Chirac. Celui-ci se laisse convaincre et fait plier Matignon. « La question n'était plus de savoir si on devait ou non faire cette nouvelle ligne mais quand et comment ! », se vante Louis Besson, toujours coprésident de la CIG.

Ce que Louis Besson omet de rappeler, c'est que Jacques Chirac a pris cette décision... trois ans avant l'ouverture de l'enquête publique. C'est là que le bât du lobby blesse le plus profondément. Car débat et enquête publique sont censés permettre aux habitants de s'exprimer sur le bien-fondé d'un grand projet impactant leur environnement. « Le processus a été bafoué, dénonce François Mauduit, membre de la coordination des opposants au Lyon-Turin. Contrairement au projet d'aéroport à

Notre-Dame-des-Landes, le Lyon-Turin fait l'unanimité contre lui de la part des administrations depuis 1998 – avis négatifs du Conseil général des Ponts et Chaussées, de l'Inspection des finances et de la Cour des comptes ! Mais les porteurs du projet imposent leur vision. Les élus censés représenter le peuple n'écoutent que les lobbyistes ! » Dans le cas de la Transalpine, les élus sont aussi les lobbyistes : « Là, vous êtes au cœur de la bataille politique ! », observe, narquois, Guillaume Courty.

Le “soldat” du Lyon-Turin

Louis Besson fut également ministre des Transports et du Logement en 1989 dans le gouvernement Rocard puis de 1997 à 2001, dans le gouvernement Jospin. C'est lui qui présenta, le 14 mai 1991, « le schéma directeur des liaisons à grande vitesse » qui a validé le Lyon-Turin. En 2015, lors de l'Assemblée générale de la Transalpine, Jean-François Carenco qui était alors préfet de Rhône-Alpes le qualifiait de « soldat historique de la liaison ». Louis Besson est l'auteur de *Le Nouveau lien ferroviaire mixte transalpin Lyon-Turin* (Ed. L'Harmattan, 2016).

En coulisses

Que nous reproche le délégué général de la Transalpine Stéphane Guggino quand il prétend que Mediacités aurait adopté « une ligne éditoriale très critique pour le Lyon-Turin » ? Un travail d'enquête. Depuis plus d'un an, notre journaliste s'intéresse aux multiples facettes de ce méga-projet de ligne ferroviaire à grande vitesse, loin de faire l'unanimité, qu'il s'agisse de son coût, de son utilité ou de

son impact pour l'environnement. Nous avons consacré **un reportage à la commune de Villarodin-Bourget** en Savoie qui cristallise l'opposition au Lyon-Turin côté français. Nous avons révélé, l'hiver dernier **l'arrêt du tunnelier** qui fore les Alpes ou encore le dépôt de **deux recours contre la déclaration d'utilité publique** du projet. Nous nous attachons bien entendu à recueillir et à analyser les arguments des uns et des autres, opposants comme promoteurs. Comme nous l'avons fait dans cet article. Et comme nous continuerons à le faire.

Pour relire l'ensemble des articles consacrés au Lyon-Turin, rendez-vous sur le dossier « **Lyon-Turin et autres histoires de trains** ».

La rédaction de Mediacités

—

Interrogée par Mediacités pour cet article, Eiffage, partie prenante du groupement d'entreprises actuellement à l'œuvre sur le chantier du tunnel en Maurienne, affirme n'avoir jamais été membre de la Transalpine. Vicat Ciment, qui est intervenu via ses filiales sur les chantiers des descenderies du Lyon-Turin, ne nous a pas répondu, BTP Savoie non plus, GL Events pas plus.

