

Lyon-Turin : la chambre régionale des comptes lève le voile sur les finances du lobby de la LGV



Sur le chantier du Lyon-Turin, en 2018. Photo : CC BY-NC-ND 2.0-A.Modesto.

Lyon Jeu. 29 avril 2021

L'association La Transalpine ne publiant pas ses comptes malgré les millions d'euros d'argent public perçus depuis sa création en 1991 [explications à lire plus bas], ce rapport est plus que bienvenu... La chambre régionale des comptes (CRC) d'Auvergne-Rhône-Alpes s'est penchée sur la gestion du « Comité pour la liaison européenne transalpine Lyon-Turin » – aussi appelée La Transalpine. Le nom n'est pas inconnu des lecteurs de Mediacités : en octobre 2018, nous avons consacré **une enquête** au long cours à cette association financée en grande partie par les collectivités locales qui mêle élus et industriels.

Sa raison d'être ? « Influencer sur la décision publique » en faveur du méga – et controversé – projet ferroviaire entre la France et l'Italie, selon les mots des magistrats financiers. « À ce titre, la Transalpine exerce une activité de représentant d'intérêts appelée plus communément "lobbying" », écrivent-ils. Le passage donnera de l'urticaire à son délégué général Stéphane Guggino. Dans **nos colonnes**, celui-ci s'était agacé qu'on qualifie de « lobby » son association.



Mediacités

Relire : Le lobby du Lyon-Turin biberonné par les collectivités

[ENQUÊTE] [#LyonTurin](#) Elle n'aime pas qu'on l'appelle "lobby" et pourtant... Ce mercredi, [@MediacitesLyon](#) se penche sur le fonctionnement de la Transalpine [@LeLyonTurin](#) et sa dépendance aux deniers publics. Signé [@ElianePatriarca](#)



Cénacle opaque qui mêle élus et industriels, la Transalpine promet la nouvelle ligne ferroviaire entre Lyon et Turin grâce aux subventions publiques. Depuis la création de cette association, la...

mediacites.fr

10:00 AM · 3 oct. 2018

Que nous apprend le rapport de la CRC ? D'abord que La Transalpine jouit d'un petit trésor de guerre. Au 31 décembre 2019, l'association disposait d'une trésorerie de 377 500 euros soit un peu plus que son budget annuel d'environ 350 000 euros. Cette « abondance de liquidités prov[ient] de l'accumulation historique de résultats excédentaires », note la chambre.

L'association justifie le maintien de ce confortable matelas au cas où certaines collectivités arrêteraient de la financer. Jusqu'à présent le risque paraît limité : même la Métropole de Lyon passée sous pavillon écologiste – nombre de **responsables d'EELV** considèrent le Lyon-Turin comme un projet inutile et coûteux – a décidé, en février dernier, de continuer de verser son obole au lobby, 30 000 euros en l'occurrence.

101 700 euros de la part de la région

Par « obole », il convient d'entendre « cotisation ». C'est une particularité de l'association : La Transalpine ne perçoit pas de subventions – ce qui l'obligerait à publier **ses comptes** dans la mesure où elle reçoit plus de 153 000 euros d'argent public par an – mais des

cotisations. Le rapport de la CRC en fournit le barème : la région Auvergne-Rhône-Alpes, premier financeur, adhère à l'association pour 101 700 euros par an, les villes, métropoles ou communautés d'agglomération pour 30 000 euros si elles comptent plus de 600 000 habitants ou 18 400 euros si elles comptent entre 300 000 et 600 000 habitants.

Les magistrats soulignent toutefois que « deux aspects [sont] susceptibles de remettre en cause cette qualification » de cotisations. Premièrement, leur montant varie en fonction de la taille, de la nature et des ressources des adhérents ; deuxièmement, la région Auvergne-Rhône-Alpes a fixé elle-même le niveau de sa cotisation, ce qui « rapproche ainsi le montant acquitté de la définition d'une subvention ».

« **Aucune mise en concurrence préalable, contrairement à la réglementation en vigueur** »

À quoi servent les cotisations des collectivités ? D'abord à payer les salaires du personnel de La Transalpine, soit aujourd'hui deux personnes. En 2019, les deux rémunérations confondues s'élevaient à 133 000 euros, ce qui équivaut à un coût de 192 000 euros pour l'association avec les cotisations sociales. La CRC épingle le lobby pour le recours, en 2013 et 2014, à une agence de relations de presse et de communication. Le contrat d'un montant d'environ 36 000 euros « n'a fait l'objet d'aucune mise en concurrence préalable, contrairement à la réglementation en vigueur ». La Transalpine s'est depuis dotée d'une procédure d'achat.

Notes de frais peu encadrées

Au chapitre des dépenses, les magistrats tancent aussi les dirigeants sur leurs notes de frais. Si celles-ci sont en nette diminution (26 400 euros en 2014 contre 14 400 euros en 2019), le conseil d'administration n'en avait pas défini les modalités de remboursement jusqu'à l'inspection de la CRC. « La pratique en vigueur jusqu'alors incite peu à la recherche d'économies », écrivent les auteurs du rapport. La Transalpine a rectifié le tir en novembre dernier.

Outre les frais de communication, les éditions de brochures ou de cartes de vœux, les cotisations servent aussi à financer des études destinées à alimenter le discours de l'association, à hauteur de 35 000 euros pour deux commandes en 2019, par exemple. En 2016 et 2018, pour respectivement 12 000 et 6 000 euros, La Transalpine s'est adjointe les services d'un certain Armand Toubol, ancien directeur fret de la SNCF dans les années 1990 et ex-président de SNCF Participations.

Dans sa **réponse à la chambre régionale des comptes**, le président de l'association Jacques Gounon, à la tête de Getlink (ex-Eurotunnel), se montre laconique : « Ce rapport n'appelle pas de remarque de la part de notre Comité ».

Lyon-Turin : à relire sur Mediacités



- **Les Verts de la Métropole de Lyon continuent de financer le lobby du Lyon-Turin** (mars 2021)
- **En pleine crise sanitaire, l'Europe finance la LGV Lyon-Turin comme si de rien n'était** (avril 2020)
- **Le lobby du Lyon-Turin biberonné par les collectivités** (octobre 2018)
- **Lyon-Turin : les opposants ouvrent un nouveau front** (février 2018)
- **Lyon-Turin : le village qui dit non** (janvier 2018)
- **Sur le chantier du Lyon-Turin, seule la facture se creuse** (juin 2017)

Nicolas Barriquand