

L'Oeil – Lyon

[Retour à l'Oeil](#)



Lyon

Ven. 9 septembre 2022

Lyon-Turin : la Métropole de Lyon arrête de financer le lobby du méga-projet ferroviaire

Le Grand Lyon descend finalement du train... Ce jeudi 8 septembre, lors d'une rencontre avec des journalistes lyonnais, son président Bruno Bernard (EELV) est interrogé sur le Lyon-Turin. « Un projet ni fait ni à faire », selon lui : « On creuse le tunnel de base mais sans réaliser les accès. » « De toute façon, le Grand Lyon ne financera pas le Lyon-Turin », balaie-t-il. Certes, mais la Métropole de l'écologiste abonde au budget de la Transalpine, association de lobbying qui promeut le méga-projet ferroviaire avec les deniers des collectivités [(re)lire sur *Mediacités* : [Le lobby du Lyon-Turin biberonné par les collectivités](#)]. « Plus pour très longtemps », réplique Bruno Bernard, sans vouloir donner plus de détails.

Renseignement pris, la Métropole de Lyon n'a pas réglé les 30 000 euros de cotisation annuelle pour 2022 au « Comité pour la liaison européenne transalpine Lyon-Turin », le nom complet de l'association. Et ne le fera jamais. « Ce qu'a déclaré Bruno Bernard est totalement vrai : le Grand Lyon quitte la Transalpine, indique à Mediacités Jean-Charles Kohlhaas (EELV), vice-président qui représentait la Métropole au sein du lobby. Nous pensons que cette association ne sert à rien puisqu'elle promeut un projet défendu par l'État. »

Mediacités

[@Mediacites](#) · [Suivre](#)

[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](#)



mediacites.fr

Le lobby du Lyon-Turin biberonné par les collectivités
Cénacle opaque qui mêle élus et industriels, la Transalpine promet la nouvelle ligne
ferroviaire entre Lyon et Turin grâce aux subventions ...

Partenaires à convaincre

Pourquoi avoir alors renouvelé [la cotisation du Grand Lyon en 2021](#), après l'alternance politique de 2020 ? « Il ne vous aura pas échappé que contrairement à la ville de Grenoble [après l'élection du vert Eric Piolle en 2014, la commune s'était retirée de la Transalpine], les écologistes n'ont pas à eux seuls la majorité à la Métropole. Il nous a fallu discuter avec nos partenaires [socialistes et communistes] et démontrer l'inutilité de l'association en question avant de prendre une telle décision », répond Jean-Charles Kohlhaas.

Ce n'est pas la seule raison. D'une part, la communication de la Transalpine, très hostile aux écologistes sur les réseaux sociaux, a fini par exaspérer l'exécutif du Grand Lyon. D'autre part, la collectivité et l'association divergent sur les priorités. Alors que la première est préoccupée par la question des accès, et en premier lieu le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) à l'Est, un vieux serpent de mer, la seconde est mobilisée sur le dossier du tunnel et les discussions à l'échelle européenne.

« On est déjà en retard par rapport aux Italiens »

« Il faut que la Transalpine évolue car aujourd’hui, le problème, ce n’est plus le tunnel, mais les accès. On est déjà en retard par rapport aux Italiens qui avancent de leur côté. Et le CFAL doit être une question fondamentale pour notre comité », assène Pierre Jamet, vice-président délégué de l’association de lobbying. L’ancien collaborateur de Michel Mercier (ex-président du département du Rhône) a plaidé en ce sens lors de la dernière assemblée générale. « Mais les accès, on ne parle que de ça depuis trois ans ! », se défend le délégué général de la Transalpine, Stéphane Guggino.

Ni l’un ni l’autre n’étaient encore informés du départ de la Métropole quand nous les avons joints. « Ce serait une connerie », lâche Pierre Jamet. « Ce serait dommage car la clef du succès dans ce projet, c’est de rester unis », commente Stéphane Guggino.

La décision du Grand Lyon intervient après un regain de mobilisation contre le projet ferroviaire, accusé par ses détracteurs d’être bien trop coûteux et de mettre en péril [les ressources en eau](#) des Alpes [*lire sur Mediacités* : [En Maurienne, la mobilisation contre le projet du Lyon-Turin prend un tour inédit](#)]. Elle ne devrait toutefois pas mettre en danger la Transalpine. La cotisation du Grand Lyon représentait jusqu’à présent moins de 10 % du budget annuel de l’association. Loin des quelques 100 000 euros versés par la région Auvergne-Rhône-Alpes, son premier financeur.

Lyon-Turin, chantier titanesque et controversé : (re)lire nos précédentes publications

- [En Maurienne, la mobilisation contre le projet du Lyon-Turin prend un tour inédit](#) (septembre 2022)
- [Bataille d’eau souterraine sur le chantier du Lyon-Turin](#) (janvier 2022)
- [Lyon-Turin : la chambre régionale des comptes lève le voile sur les finances du lobby de la LGV](#) (avril 2021)
- [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