

Autoroute A65 : le réel parle, les masques tombent

17 octobre 2013 | Par Julien Milanesi - Mediapart.fr

Les associations l'avaient dit et redit, et ce plusieurs années avant que ne soit coupé le premier arbre, la construction de l'autoroute A65 entre Langon et Pau est fondée sur des prévisions de trafic irréalistes qui ne peuvent qu'aboutir à la faillite d'Aliénor, la société concessionnaire, et à la récupération de la dette (environ 900 millions d'euros) par la collectivité.

Depuis l'inauguration de l'équipement, en décembre 2010, les faits parlent et le fiasco se dessine : Aliénor, qui vient de publier ses comptes, enregistre un résultat net négatif de 35,1 millions d'euros en 2012 (après -34,6 millions d'euros en 2011) soit 91,6% de son chiffre d'affaire (si si, vous avez bien lu). Selon l'analyse financière produite par Patrick Dufau de La Mothe[1], à ce rythme, la société sera en situation de faillite dans le courant 2014, ce qui nécessitera une recapitalisation par les actionnaires (Eiffage et la SANEF) ou bien, s'ils ne veulent pas, **l'activation de la clause de déchéance prévue contractuellement et faisant retomber la dette sur l'Etat, la Région Aquitaine et les départements de Gironde, des Landes et des Pyrénées Atlantiques.**

Durant les années où elles combattaient ce projet absurde, les associations n'ont eu de cesse d'avertir quant à ce risque financier, ne suscitant que l'indifférence des médias locaux et le mépris des élus. Les premiers n'ont pas fait leur travail, les seconds ont mentis.

Nous savons de source interne à la rédaction que durant les années de débats et controverses sur l'autoroute, aucun journaliste de Sud-Ouest (qui détient localement le monopole de la presse écrite) n'a eu pour mission de travailler en profondeur le dossier financier de ce projet.[2] S'il y en avait eu un, il aurait pu (dû) réclamer avec les associations la transparence sur ce projet, et notamment la publication de l'analyse financière prévisionnelle permettant de juger de la rentabilité de l'infrastructure.

Car, il faut le vivre pour le croire, alors que toutes les analyses de l'Etat faites en amont concluaient à la non rentabilité du projet, le seul document disant le contraire, celui rédigé par le concessionnaire, n'a jamais été rendu public (ce qui est pourtant une obligation légale), ni à nous, associations, ni aux élus locaux engageant par leur vote du contrat de concession la solidarité de leur collectivité avec le projet. Nos recours auprès de la Commission d'Accès aux Documents Administratifs n'y ont rien fait, pas plus que ceux auprès du Conseil d'Etat, qui dans un attendu qui ne laisse de surprendre jugeait en 2008 que :

« il ressort de l'examen des pièces du dossier que le Conseil Régional d'Aquitaine a délibéré sur le projet de convention relative au financement des concours publics pour la réalisation de l'Autoroute A65 au vu d'un rapport qui comportait l'ensemble des éléments d'appréciation utiles, en particulier sur la clause de déchéance du concessionnaire ; qu'ainsi les requérants ne sont fondés à soutenir ni que le conseil régional d'Aquitaine se serait prononcé sur le fondement d'informations insuffisantes et incomplètes, en violation des dispositions précitées. ni qu'il aurait de ce fait méconnu ses compétences ».

Le rapport de Patrick Dufau de La Mothe, confirme aujourd'hui que cet arrêt de la plus haute juridiction administrative du pays était, au mieux, du travail bâclé. Nous y apprenons en effet que le conseil régional d'Aquitaine « a demandé une première fois en 2011 à Nathalie Kosciusko Morizet, puis une deuxième fois en

2012 à Frédéric Cuvillier, en leur qualité de ministre des transports, les documents contractuels, les comptes prévisionnels initiaux, comme ceux issus de l'avenant N°1 qui prolonge la concession de 5 ans. Elle n'a rien reçu... ! »

Les élus régionaux aquitains ont donc bien voté en 2006 sans être informés sur les risques qu'ils faisaient prendre à leur collectivité. Les présidents et vice-présidents de cet exécutif, ainsi que ceux des conseils généraux concernés, ont pourtant toujours certifiés avoir connaissance de ces éléments. A l'irresponsabilité sous-jacente à cette décision, que nous pressentions, s'ajoute donc maintenant la preuve du mensonge.

Sur le sujet, vous pouvez soutenir le film "L'intérêt général et moi", en cours de production:

<http://fr.ulule.com/linteret-general/>

[1] L'expert comptable qui avait produit l'analyse financière des associations en 2008, aujourd'hui conseiller régional Europe Ecologie de la région Aquitaine,

[2] Les seuls à avoir fait ce travail d'investigation sont des journalistes du Monde, de France 2 et de CANAL +, soit aucune rédaction locale.

URL source: <http://blogs.mediapart.fr/blog/julien-milanesi/171013/autoroute-a65-le-reel-parle-les-masques-tombent>

150 KM DE FAILLITE ANNONCÉE

Ils l'ont voulue, ils l'ont eue. Les grands politiques d'Aquitaine, d'Emmanuel à Bayrou, de Juppé à Rousset, ont exigé l'autoroute A65 entre Pau et Langon. Elle est là, elle est vide, et elle coûte. Devine qui va payer ?

L'autoroute est vide, ce qui est une excellente nouvelle. Mais elle a été construite, ce qui est abominable. L'A65, entre Pau (Pyrénées-Atlantiques) et Langon (Gironde), court sur 150 km, dévastant tout sur son passage. Les coteaux du Béarn, des splendides prairies humides et ruisseaux des Landes, où paressaient écrevisses à pattes blanches, fadets des laïches — un papillon — et visons d'Europe, ont finalement été éventrés pour faire passer bagnoles et gros culs. Inauguration en fanfare le 16 décembre 2010.

Depuis, il se passe exactement ce qui avait été annoncé par les opposants en leur temps. Une première citation contenue dans un document de deux belles associations régionales, la Sepanso (www.sepanso.org) et l'ALRP : « *Le projet d'autoroute Langon-Pau ne peut être fondé sur le trafic actuel ou sur des effets de congestion de trafic sur l'axe existant. Le trafic est faible et fluide sur la route entre Langon et Pau.* »

Nous sommes en janvier 2008, et les travaux n'ont pas commencé. Eiffage, géant du BTP — 14 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2012 —, a créé avec une société d'autoroutes, la Sanef, une boîte dédiée à la concession de l'A65 : A'liénor. Oui, comme Aliénor d'Aquitaine, car ces bourrins sont des ménestrels. Et de belles âmes qui prennent en charge la construction du monstre. Le public ne paiera pas un rond au privé, comme on va voir.

En novembre 2012, le quotidien *La Dépêche* titre sur « L'autoroute fantôme ». Et constate, s'appuyant sur un bilan financier officiel, un déficit de 35 millions d'euros pour la seule année 2011. Il y a trois fois moins de gros culs que prévu. Mais attention : il faut attendre les chiffres de 2012, car A'liénor s'est lancé à l'été dans des « *abonnements préférentiels* ». Bon, attendons.

En 2012, le plan prévoyait 9 323 véhicules légers par jour, mais il n'en est passé que 5 561. Pour les poids lourds, c'est pire : 1 017 espérés, 341 en réalité. Le trou se creuse de 35,4 millions d'euros supplémentaires. Et 2013 ? En juin, les écologistes de la Sepanso et leurs potes font leurs propres comptages pour la troisième année consé-

cutive. La honte. Il passe 5 436 véhicules, poids lourds compris, alors que 10 397 étaient escomptés. En octobre, le conseiller régional d'Aquitaine Patrick du Fau de Lamothe publie un terrible, mais excellent rapport¹ qui pose la vraie question : va-t-on vers une faillite ?

Si oui, qui paierait ? À ce stade, la situation devient exaltante, car il existe dans le contrat signé entre l'État, les collectivités locales et nos poètes d'A'liénor une clause dite de déchéance. En résumé, si le trafic n'a pas doublé d'ici à 2020, l'État et, surtout, les communes et collectivités traversées par l'A65 pourraient bien banquer. Mais lourd. Sans doute plus d'un milliard d'euros.

LA FABLE DE L'AUTOROUTE ET DE L'ÉCREVISSE

Pour sûr, c'est mignon. Et d'autant plus que tous les barons de la politique régionale sont mouillés jusqu'aux narines dans ce grand fiasco annoncé. Dans une lettre bien imprudente du 7 avril 2008, le socialo Alain Rousset, président du conseil régional d'Aquitaine, s'adresse au Premier ministre de l'époque, François Fillon. Il pleure, car les écologistes font des misères, et le chantier n'a toujours pas commencé. Or, écrit-il, « *nous tenons à réaffirmer l'urgence de la réalisation de l'A65 entre Langon et Pau. Il y va de la sécurité et de l'unité de l'Aquitaine qui reste aujourd'hui la seule région française dépourvue de liaison autoroutière entre sa capitale régionale, Bordeaux, et sa deuxième ville, Pau.* »

Et tout est de la même eau pétillante. De grands défenseurs de la nature et de l'intérêt public ont signé avec Rousset. Parmi eux, Henri Emmanuel, ponte socialo des Landes, et Alain Juppé, maire de Bordeaux. L'union sacrée contre l'écrevisse.

Quoi d'autre ? Ah oui, pour rouler sur l'A65, il vaut mieux avoir du fric, car c'est la plus chère de France. Pour chaque kilomètre parcouru, compter 14,40 centimes d'euro contre 8,50 centimes en moyenne nationale. Soit 21,60 euros pour 150 km. Mais c'est si beau, dehors.

Fabrice Nicolino

¹. sepanso.org/dossiers/a65/A65_rapport_P.d-F-d-L.pdf