

L'A 65 Langon-Pau devient rentable, mais son trafic ne décolle pas...

Publié le 08/05/2017 à 17h26. Mis à jour le 10/05/2017 par **Dominique Richard**.



Si la fréquentation de l'A 65 n'augmente toujours pas au rythme prévu, le remboursement des emprunts pèse moins dans la trésorerie d'A'lienor, le concessionnaire.

ARCHIVES GUILLAUME BONNAUD

La baisse des taux d'intérêt a permis au concessionnaire, A'lienor, de renégocier ses emprunts. En dépit d'un trafic plus faible que prévu, l'autoroute est aujourd'hui rentable

C'est un paradoxe. [L'A 65](#), l'autoroute Langon-Pau, ne rencontre toujours pas le succès escompté. Mais six ans après sa mise en service, **son concessionnaire, A'lienor, ne perd plus d'argent**. Entre 2011 et 2014, cette société, dont le groupe Eiffage est l'actionnaire majoritaire, avait dû supporter 125 millions d'euros de pertes cumulées. L'exploitation est revenue à l'équilibre en 2015. Le résultat de 2016 n'a pas encore été rendu public mais il confirme le redressement financier.

« Il approche 10 millions d'euros avec un chiffre d'affaires de 56 millions d'euros en croissance régulière, se félicite Olivier de Guinaumont, le PDG d'A'lienor. Certes, **la montée en charge est plus lente que prévue** mais nous sommes sortis du rouge. Nous ne consommons plus de trésorerie et nous commençons à rembourser notre dette. On est loin de la faillite imminente de l'A 65 que certains se plaisaient à prédire. »

Un bienfait de la crise

Ce rétablissement s'explique par la rafale d'arrêtés préfectoraux qui ont rabattu vers cet équipement payant les poids lourds qui maraudaient sur la nationale 524 et les départementales landaises pour éviter les péages. Mais

il résulte surtout d'une croissance économique en berne qui a détendu le loyer de l'argent. Des 2015, **A'lienor a pu renégocier à la baisse les taux d'intérêt** auxquels elle avait souscrit près de 900 M€ d'emprunts.

"Sans la subvention de 90 M€ versée en 2010, A'liéonor se serait retrouvée en cessation de paiements"

« Pour la seule année 2015, cela a représenté une économie de 25 M€. **L'A 65 a été sauvée par la crise mais aussi par l'État.** Sans la subvention de 90 M€ versée en 2010, A'liéonor se serait retrouvée en cessation de paiements sauf nouvel apport de ses actionnaires », observe Patrick du Fau de Lamothe, ancien conseiller régional Europe Écologie d'Aquitaine et expert comptable de formation, dans une note rédigée à l'attention de la Sepanso, l'association de défense et de protection de la nature.

Destinés à verdir l'autoroute, ces 90 M€ alloués dans le cadre du Grenelle de l'environnement **ont-ils été entièrement utilisés à cette fin?** Des éléments de réponse seront peut-être dévoilés jeudi 11 mai lors de la publication du rapport de la commission d'enquête sénatoriale sur la réalité des mesures de compensation des atteintes à la biodiversité engagées lors des grands projets d'infrastructure (lire plus bas).

Utilité publique en question

« Les retombées économiques de l'A 65 ont beaucoup de mal à être présentées, faute d'être visibles et significatives, relève Patrick du Fau de Lamothe. **Le trafic en 2015 ne représente que 56 % de la prévision**, ce ratio diminuant même avec le temps (67,6 % en 2011). On ne peut pas, on ne peut plus évacuer la question de l'utilité publique de cet équipement. »

Les chiffres avancés par la Sepanso Aquitaine émanent d'un document interne à A'lienor. Une fuite a permis à l'association de le récupérer. « Il s'agit d'un contrat entre la société et l'un de ses sous-traitants, précise Daniel Delestre, vice-président de la Sepanso. Ces pourcentages recourent nos estimations effectuées à partir des prix des péages et des projections de chiffre d'affaires mentionnés dans le contrat de concession. »



Le trafic en 2015 ne représente que 56 % de la prévision
Crédit photo : David Le Deodic

Selon Olivier de Guinaumont, le Pdg d'A'lienor, **cette pièce n'a pas la valeur que lui prêtent ses détracteurs.** « Il s'agit d'un document technique établi à l'attention d'une entreprise de travaux publics de manière à ce qu'elle puisse construire une chaussée capable de supporter de tels trafics. Aucune prévision ne figure dans le contrat de concession. »

Il est clair malgré tout que la fréquentation n'est pas en ligne avec les espérances initiales des actionnaires d'A'lienor. **Les tarifs pratiqués, 22,60 € le parcours Langon-Pau** pour une voiture particulière, ont de quoi **rebuter les plus modestes.** Olivier de Guinaumont préfère expliquer ce retard à l'allumage par la conjoncture économique, la faiblesse de la croissance ayant un impact direct sur l'activité autoroutière.

L'usager ou le contribuable

« **La tendance est désormais bien orientée,** assure le Pdg. En 2016, le trafic journalier se montait en moyenne à 7 035 véhicules soit + 4,9 % par rapport à 2015. Et si on comptabilise tous ceux qui circulent chaque jour sur l'A 65 dans sa totalité ou seulement sur un tronçon, **on arrive à plus de 13 000 clients quotidiens.** Et l'on vient nous dire que l'A 65 n'a pas d'utilité publique! »

Reste que circuler sur l'A 65 n'est pas donné. Et **il n'y a aucune raison pour que les tarifs aux péages s'adoucissent** dans les années à venir. « Avant de penser différemment, il faut rembourser 855 M€ de dettes et 350 M€ investis par nos actionnaires, prévient le Pdg. Signé pour une durée de soixante ans, le contrat de concession n'a pas prévu que les automobilistes puissent profiter de la baisse des taux d'intérêt. Un partage des bénéfices est bien envisagé mais il suppose un niveau de chiffres d'affaires qui renvoie cette éventualité aux calendes grecques.

« Aucune route n'est jamais gratuite, se défend Olivier de Guinaumont. **C'est soit le contribuable, soit l'usager qui la paye.** Si l'on compare le coût au kilomètre de l'A 65 à celui de la déviation d'Aire-sur-l'Adour financée par des fonds publics, **nous avons construit plus vite et pour moins cher.** »

Une performance qui laisse de marbre la Sepanso. « En renonçant à construire une autoroute ferroviaire, **l'État condamne la Nouvelle-Aquitaine au mur de camions** qui convergent vers la rocade de la métropole bordelaise », déplore Patrick du Fau de Lamothe.

Jean-Jacques Lasserre : « Il était vital d'arrimer le Béarn à Bordeaux »

Il y avait consensus entre les grands élus aquitains. D'Alain Juppé à Henri Emmanuelli, de Francois Bayrou à Alain Rousset, tous étaient favorables à la création de l'A 65. Les collectivités locales concernées n'ont d'ailleurs pas hésité à cautionner une partie des emprunts souscrits par les actionnaires d'A'lienor pour financer la construction de cet axe.

Le sénateur Jean-Jacques Lasserre (UDI), aujourd'hui président du Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques, a été et reste un farouche défenseur de l'A 65.

Quel bilan tirez-vous des premières années d'exploitation de l'A 65?

Jean-Jacques Lasserre Il ne faut pas le cacher : les trois premières années ont été préoccupantes sur le plan financier et il y a effectivement un retard en termes de fréquentation. Mais cela reste un investissement fondamental pour arrimer le Béarn à Bordeaux. On ne peut pas s'opposer à l'A 65 au nom du rejet de la circulation routière. D'ici peu, ce sera la fin de l'énergie fossile sur les routes. Le prix de la voiture électrique baisse et son autonomie augmente. Cela réduira à néant les critiques des écologistes.

En quoi l'A 65 était-elle vitale pour le Béarn?

Il y avait une réelle menace de dislocation avec le risque de voir la région paloise se tourner vers Toulouse. Il vaut mieux être proche de deux métropoles que d'une seule. Les perspectives de développement sont suffisamment rares pour savoir les saisir. D'autant qu'avec Bordeaux nous avons des intérêts croisés : en matière universitaire, dans l'aéronautique...

Plus de six ans après la mise en service de l'A 65, ces fameuses retombées économiques ne sautent pas vraiment aux yeux...

Être bien relié à la capitale régionale ne peut que profiter au Béarn même si les effets ne se feront pas sentir du jour au lendemain. Nous avons dépensé beaucoup d'argent dans des opérations de remembrement et de restructuration agricole de façon à libérer du foncier et à créer des zones d'activités à Garlin et à Thèze. Il ne faut pas attendre un retour sur un investissement dans les six mois. Mais cela finira par se concrétiser.

Le Béarn est désenclavé mais vu les tarifs pratiqués, beaucoup de personnes ne peuvent pas profiter de cet équipement...

Je suis le premier à regretter que le pouvoir politique n'ait pas son mot à dire en la matière. Ce n'est pas satisfaisant. Nos marges de négociation dépendent du besoin que les sociétés autoroutières ont de nous. L'État ne siège plus dans les conseils d'administration. En 2005, le gouvernement dirigé par Dominique de Villepin a commis une erreur politique fondamentale en privatisant les autoroutes.

Propos recueillis par D. R.

L'impossible consensus

Bien difficile pour les usagers de savoir ce qui trame et se négocie derrière les murs des ministères, entre le pouvoir politique et le lobby autoroutier. En 2015, Emmanuel Macron, alors ministre de l'Économie, s'était opposé à la divulgation de l'accord, signé par les sociétés concessionnaires et le gouvernement, qui relevait le prix des péages et accordait des compensations en échange de travaux à réaliser. Cinq ans plus tôt, le protocole transactionnel qui engageait l'État et A'lienor, à l'époque où Jean-Louis Borloo dirigeait le ministère de l'Écologie, avait lui aussi été couvert par le secret.

Sans que les justifications ne soient rendues publiques, la société autoroutière avait obtenu une subvention de 90 millions d'euros et l'allongement pour une durée de cinq ans de la concession. En contrepartie, elle devait préserver autant d'espaces que le chantier en avait anéantis. Soit 1 400 hectares. L'enjeu consistant à protéger les espèces animales et végétales impactées par les travaux.

La nature des mesures à prendre et le suivi que l'État n'a pas toujours accompagné ont souvent donné lieu à des **dialogues de sourds entre A'liéonor et les associations de défense de l'environnement**.

« On a joué le jeu, on a essayé d'être constructif. En vain. La critique d'accord, la mauvaise foi non », lâche Olivier de Guinaumont, le Pdg de la société autoroutière.

« Quand on détruit une zone humide, on a beau sanctuariser quelque chose ailleurs, **cela compense en terme de surface mais pas en terme de biodiversité**. Elle est en chute libre, réplique Daniel Delestre, le vice-président de la Sépanso (fédération des Sociétés pour l'étude, la protection et l'aménagement de la nature dans le Sud-Ouest). **Ce qui s'est passé dans le massif landais est une catastrophe environnementale.** »

Autant dire que la publication, ce jeudi 11 mai, du rapport de la Commission d'enquête sénatoriale sur la réalité des mesures de compensation des atteintes à la biodiversité engagées sur des grands projets d'infrastructures, est attendue avec une certaine impatience. **L'A65 fait partie des projets qui ont été ciblés par les parlementaires** dont les travaux ont été initiés à la demande du groupe écologiste du Sénat.

Commentaires

Siffleur **Il y a 1 jour** - 10 mai 2017 à 04h46

[@Anonyme471266](#) Peut être serez vous étonnés d'apprendre que le contrat avec l'état comportait une close spéciale stipulant que l'état comblerait la différence entre les coûts et les rentrées d'argent (l'état bouche le trou!!) Que demande le peuple?? Aire/Pau =20kms de plus par l'autoroute??? Cherchez l'Erreur

Fred707 **Il y a 2 jours** - 9 mai 2017 à 13h22

Ce sera la même chose avec la future LGV Bordeaux des milliards dépensés au lieu de rénover l'existant et la nature saccagée mais les économies et l'écologie sont aux lèvres de tous nos dirigeants

Tachlanes **Il y a 2 jours** - 9 mai 2017 à 12h11

La faiblesse du trafic ne se justifie pas uniquement dans le prix du péage. Le besoin de se déplacer est vraisemblablement, et de très loin, le principal facteur de l'utilisation de cette autoroute.

Le développement n'est pas un problème d'enclavement. Si le développement se fait c'est parce que des conditions nécessaires sont là. Le déplacement n'est qu'un petit paramètre parmi d'autres plus importants. Si non Toulouse, Grenoble ou Montpellier ne seraient pas parmi les villes les plus attractives. Et Lille serait très attractive alors qu'elle régresse. Les politiques qui ont porté le projet à bout de bras, ne le reconnaitrons jamais.

Mais voilà tant que de vieux politiques hors sol dirigeront nos destinées, le rêve prédominera la réalité.

Halip **Il y a 2 jours** - 9 mai 2017 à 10h55

[@critiqueurprofessionnel](#) Un tel pseudo mériterait un peu plus d'esprit critique...

D'abord, l'A65 ce n'est pas Vinci mais Eiffage. Ensuite si la route normale est truffée (et pas truffer) de radars, c'est justement parce aux pouvoirs publics qui font tout ce qu'ils peuvent pour inciter les gens à prendre l'autoroute plutôt que la route normale et sauver ainsi le soldat A'liénor. Pas de quoi leur dire merci.

Et puis, surtout, l'A65, c'est près de 2000 hectares de forêt et de terres agricoles détruits alors qu'on aurait pu faire avec moins, en aménageant l'existant.

Cacoye **Il y a 2 jours** - 9 mai 2017 à 09h27

Normalement, une autoroute construite au motif d'« utilité publique » avec acquisition de l'emprise par voie d'expropriation devrait pouvoir se justifier uniquement par sa réelle « utilité publique » et non par les profits qu'elle génère (ou pas), au profit des actionnaires d'une société privée...

Le titre de l'article indique que c'est tout le contraire à quoi on assiste : l'A65 sort du rouge (intérêts privés) mais le trafic (utilité publique) ne décolle pas.

Merci à nos grands élus si clairvoyants...