



**RÉGION
AQUITAINE**

Patrick du FAU de LAMOTHE
Conseiller régional d'Aquitaine

AUTOROUTE A65 LANGON – PAU

EN ROUTE VERS LA FAILLITE ?

Contact :
patrick.dufaudelamothe@aquitaine.fr

5 octobre 2013

INTRODUCTION

En moyenne, 5 561 véhicules/jour, telle est la fréquentation de l'A65 pour 2012. Elle est légèrement supérieure à celle de 2011, 5 332 v/j (+ 4,3 %). C'est ce que nous apprend le « **Rapport annuel de la concession aux collectivités locales pour 2012** », enfin disponible¹. L'impact sur les recettes est considérable. Avec seulement 38,3 M€, les recettes 2012 ne représentent que 61,9% des recettes prévisionnelles (61,8 M€).

Mais surtout les résultats sont en berne (I). Au résultat négatif de 34,9 M€ de 2011, première année d'exploitation² de l'autoroute, s'ajoute une perte de 35,4 M€ pour 2012.

La réalisation de l'A65 a été vivement critiquée par de multiples acteurs, tant pour ses importantes conséquences sur l'environnement, que pour sa non-justification économique et sociale. Les résultats des deux premières années d'exploitation seraient-ils en train de leur donner raison ? **L'A65, une autoroute en route vers la faillite ? (II).**

Plan de la note

INTRODUCTION	p. 2
I – DES RÉSULTATS EN BERNE	p. 3
1.1 - Des résultats très inférieurs aux prévisions ou...	p. 3
1.2 - ...des prévisions initiales « délibérément » optimistes ?, mais...	p. 4
1.3 - ...des informations « délibérément ? » cachées ?	p. 4
II – L'A65, UNE AUTOROUTE EN ROUTE VERS LA FAILLITE ?	p. 5
2.1 – Des investissements conformes aux prévisions, mais ...	p. 5
2.2 – une exploitation très déficitaire...qui consomme de la trésorerie	p. 5
2.3 – Une situation sécurisée jusqu'à mi-2014...	p. 6
2.4 - ...mais après ? ... Une faillite est-elle possible ?	p. 7
III – CONCLUSION (Provisoire ?)	p. 7

* * *

¹ En retard sur ses prévisions de fréquentation, A'liénor l'est aussi pour la transmission de son rapport, 3 mois de retard...

² L'A65 a été mise en service en décembre 2010

I – DES RÉSULTATS EN BERNE

1.1 – Une fréquentation très inférieure aux prévisions ou...

Le trafic global, Véhicules légers + Poids Lourds, se présentent ainsi :

	Prévisions		Réalisés		% objectif
	Véhicules / jour	Evolution en %	Véhicules / jour	Evolution en %	
	1		2		= 2/ 1 en %
2011	7 893		5 332		67,6%
2012	9 323	18,1%	5 561	4,3%	59,6%
2013	10 960	17,6%			
2014	11 583	5,7%			
2015	12 197	5,3%			

Avec seulement 5 332 v/j pour 7 893 prévus en 2011, l'objectif avait été atteint à 67,6%. L'année 2012 est pire. En effet, l'augmentation de fréquentation n'a été que de 4,3 % contre 18,1 % espérée : 5 561 v/j pour 9 323 prévus en 2012. L'objectif n'est atteint qu'à 59,6 %. Il y a donc une dégradation de la contribution de la fréquentation aux objectifs.

En l'absence de publication régulière par A'liénor, le concessionnaire, de la fréquentation de l'équipement, des associations³ la mesurent. Ainsi, en 2012, elles avaient dénombré 5 500 véhicules dont 591 camions. La moyenne de 2012 est de 5 561 v/j dont 341 camions contre 315 en 2011 seulement. L'écart sur les camions s'explique par le fait que les comptages des associations ont lieu en semaine alors que le passage des camions le week-end est faible, faisant baisser la moyenne. Mais, au total, les comptages sont conformes à la réalité.

Pour 2013, la prévision de trafic est de 10 397 v/j selon le contrat initial. Les comptages des associations, effectués en juin 2013 ont dénombré 5 466 v/j... Si ce chiffre est confirmé, l'objectif ne serait atteint qu'à 52,6 % pour 2013.

Les chiffres concernant les seuls Poids Lourds sont encore plus mauvais :

	Prévisions		Réalisé		% objectif
	PL / jour	Evolution en %	PL / jour	Evolution en %	
	1		2		= 2/ 1 en %
2011	846		315		37,2%
2012	1 017	20,2%	341	8,3%	33,5%
2013	1 201	18,1%			
2014	1 331	10,8%			
2015	1 461	9,8%			

Les objectifs, concernant les poids lourds, ne sont atteints qu'à 33 %.

³ Opposantes de la première heure au projet d'A65, la Société pour l'Étude, la Protection, l'Aménagement de la Nature dans le Sud-Ouest (SEPANSO), l'Alternative Régionale Langon Pau (ARLP) et Landes Environnement Attitude (LEA) effectuent des comptages de fréquentation de l'A65.

En raison de cette faible fréquentation, les chiffres d'affaires réalisés sont très inférieurs aux prévisions ⁴:

En M€	2012	2011
Chiffre d'affaires réalisé	38,3	34,9
Chiffre d'affaires prévu	61,8	51,2
% objectif	61,97%	68,16%

On relèvera que si la fréquentation a augmenté de seulement 4,3 %, le chiffre d'affaires a lui crû de 9,6 %. Ceci en dit long sur les augmentations de tarif de l'autoroute « la plus chère de France » selon certains médias.

1.2 – ... des prévisions initiales « délibéré » optimistes ?, mais...

Pourtant, la fréquentation effectivement constatée est proche de celle envisagée par les services de l'État dès 2005. Le coût de l'infrastructure était alors estimé à 1 100 M€ en valeur 2005. Le rapport d'enquête publique indiquait que dans le cas d'une concession totale « *le trafic prévu ne suffira pas à équilibrer le coût initial de construction et de frais de gestion et d'exploitation* »⁵. En dépit de cet avertissement, c'est la formule de la concession totale qui sera retenue par l'État.

Pour équilibrer ce coût de 1 100 M€ et compte tenu de la fréquentation prévue, les services de l'État, estimaient nécessaire une subvention publique de 500 M€. Seuls donc, 600 M€ étaient récupérables sur l'exploitation, soit à peine 55%. Avec un chiffre d'affaires ne représentant que 61,8% en 2012, on approche de ce seuil (52,6 % de l'objectif de fréquentation pour 2013 sur la base des comptages réalisés par les associations).

Il y a donc lieu de s'interroger. Le contrat a-t-il été passé entre l'État et A'liénor en connaissance de conséquences ? Ne fallait-il pas d'abord pour cette société obtenir le contrat, quitte à faire apparaître des chiffres de fréquentation irréalistes, puis ensuite renégocier avec l'État ? On sait les extraordinaires capacités des sociétés concessionnaires d'autoroute à négocier avec l'État, au point que de nombreux articles de presse, des parlementaires, ont parlé de scandale d'État à propos de la « privatisation » de 2005⁶.

1.3 - des informations « délibéré ? » cachées ?

L'attitude de l'État est inacceptable pour une autre raison. Alors que la Région Aquitaine « cautionne » cette opération⁷, elle 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... !**

La Région Aquitaine est donc mise dans l'incapacité d'apprécier son risque, par le refus injustifié de l'État de lui communiquer les éléments le permettant. Ce même État qui n'hésite pas à mettre en cause la gestion des collectivités locales.

⁴ Les chiffres d'affaire prévisionnels ont été estimés dans le contrat initial en € constants, valeur 1^{er} novembre 2005, 45,473 M€ pour 2011 et 53,829 M€ pour 2012. Indexés à 2 % par an, ces montants deviennent, en € courants, 51,2 et 61,8 M€.

⁵ (p.35 du rapport d'enquête publique)

⁶ La cour des Comptes, dans son rapport de juillet 2013, vient de critiquer « Les relations entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes ».

⁷ Avec l'État et les départements de la Gironde, des Landes et des Pyrénées atlantiques

II – L'A65, une autoroute en route vers la faillite ?

2.1 – Des investissements conformes aux prévisions, mais...

En M€		Prévus	Réalisés	Ecart
	Immobilisations non renouvelables	794,1	903,0	108,9
	Immobilisations renouvelables	94,3	94,0	-0,3
	Autres	42,8	53,0	10,2
1	Sous-total	931,2	1050,0	118,8
2	Frais financiers intercalaires	116,6	87,6	-29,0
3	Investissements financés par A'liénor	1047,8	1137,6	89,8
4	Apport déviation Aire s/Adour	55,0	55,0	0,0
5	Total des investissements	1102,8	1192,6	89,8

1. Les investissements réalisés sont supérieurs de près de 90 M€ au total prévu. Ce dépassement a été intégralement compensé par l'État qui, dans le cadre de l'avenant N°1 prenant en compte les mesures imposées à A'liénor suite au Grenelle de l'environnement, a versé un montant identique. L'avenant N°1 a également prolongé le contrat de 5 ans.
2. Les frais financiers intercalaires sont constitués des frais financiers engagés avant la mise en exploitation de l'autoroute. Ils sont considérés comme des coûts d'investissements.
4. Apport déviation Aire s/Adour. L'État a mis dans la concession la déviation qu'il a réalisée autour de cette commune. A'liénor ne l'a pas financé, c'est pourquoi figure au passif du bilan un montant équivalent (cf. 2.3).
5. L'écart sur coût global correspond au surenchérissement des travaux liés aux mesures imposées par l'État suite au Grenelle de l'environnement.

2.2 – ...une exploitation très déficitaire

En M€	2012	2011
Chiffre d'affaires	38,3	34,9
Charges:		
- d'exploitation	-16,7	-14,9
- d'amortissements	-11,7	-10,8
Résultat d'exploitation	9,9	9,8
Charges financières	-45,3	-44,7
Produits exceptionnels	0,3	0,3
RÉSULTAT NET (PERTE)	-35,1	-34,6

La hausse des charges de 2012 a totalement absorbé le surcroît de chiffre d'affaires, pour un résultat déficitaire de 35,1 M€, en hausse de 0,5 M€ et représentant 91,6 % du chiffre d'affaires.

... Et encore ces déficits auraient pu être plus importants...

En effet, les amortissements pratiqués ne respectent pas la pratique usuelle de l'amortissement linéaire. Selon celle-ci, l'amortissement annuel aurait dû être la valeur des investissements, 1 193 M€, divisée par le nombre d'années de la concession en exploitation, soit 56 ans (Durée du contrat, 60 ans – durée de la construction, 4 ans). L'amortissement annuel aurait alors été de 21,3 M€, portant le déficit annuel à 44,7 M€. Il est vraisemblable, qu'avec accord de l'administration fiscale, les amortissements ne soient pas calculés sur la durée du contrat, mais sur la fréquentation...

... des déficits qui consomment de la trésorerie...

En M€	2012	2011
Résultat	-35,1	-34,6
Dotations amortissements	11,7	10,8
Trésorerie consommée	-23,4	-23,8

Les déficits constatés consomment, en moyenne, 23,6 M€ par an de trésorerie.

2.3 – Une situation sécurisée jusqu'en 2014...

Au regard d'investissements de 1 192,6 M€, ce sont près de 1 312,6 M€ de financements qui ont été mis en place, selon le détail ci-après :

En M€	
1 Fonds propres	214,0
2 Subvention en nature : déviation Aire sur Adour	54,8
3 Subvention en trésorerie: État avenant n°1	90,0
4 Emprunts	900,0
5 Comptes-courants associés	53,8
Total	1 312,6

1. Fonds propres : il s'agit des capitaux apportés par les actionnaires d'Aliénor, Eiffage pour 65 % et Sanef pour 35 %.
2. Subvention en nature : la déviation d'Aire-sur Adour, réalisée par l'État, a été mise dans la concession. Un montant équivalent figure en immobilisations (cf. 2.1).
3. L'État a donné 90 M€ en trésorerie à Aliénor pour compenser les conséquences du Grenelle de l'environnement sur le contrat.
4. Emprunts : somme prêtée par les banques.
5. Comptes-courants d'associés : Au delà de leurs apports en capital, les associés ont apporté 53,8 M€ de trésorerie à Aliénor.

L'excédent des ressources, 1312,6 M€, sur les besoins, 1192,6 M€, s'élève donc à 120 M€. Cette somme a permis de financer le compte dit de « Réserve Ram-up » de 83 M€, prévu au contrat. Ce compte a été mis en place pour financer l'exploitation, pendant la montée en charge (« Ram-up ») du trafic, en particulier les intérêts de la dette de 900 M€.

Au rythme de consommation de trésorerie par l'exploitation, 23,6 M€ (cf.2.2), ce compte de 83 M€ sera épuisé à la mi-2014... ! Toutefois, le bilan d'Aliénor au 31 décembre 2012 montre une trésorerie suffisante pour faire face aux consommations de trésorerie de 2013 et 2014 si les résultats demeuraient aussi mauvais.

2.4 – ...mais après ? ... Une faillite est-elle possible?

Ce risque ne peut être exclu si l'on en croit l'exemple espagnol, pays où plusieurs sociétés d'autoroute ont récemment fait faillite.

La dette actuelle de 900 M€, sur laquelle A'liénor ne verse que les intérêts, devra être refinancée 8 ans après la signature des contrats de financement, donc autour de 2014-2015. Ce délai est prolongeable à 13 ans, soit autour de 2019-2020. Le contrat prévoit alors un amortissement de la dette bancaire sur 35 ans. Les conditions financières de ce refinancement seront liées aux perspectives de trafic, alors que 4 à 5 années d'exploitation seront connues dans le cas d'un refinancement en 2014-2015. Et si elles restent ce qu'elles sont sur les 3 premières années d'exploitation... Cette période de refinancement est « critique » pour la concession.

L'une des difficultés de ce dossier réside dans le rapport faible des fonds propres, 20 %, pour des capitaux empruntés de 80 %. Ainsi, avec des résultats en berne et si ils se confirment, en à peine trois voire quatre ans, A'liénor aura perdu la moitié de son capital. Conformément au code des sociétés, les actionnaires devront alors décider de recapitaliser la société ... ou pas. Dans ce dernier cas la déchéance ne manquerait pas d'intervenir, engageant les finances des collectivités et de l'État. Proche dans ses conséquences d'une « faillite », la déchéance entraîne pour les deux actionnaires la perte de leur capital, 214 M€.

Tant tout semble permis aux sociétés d'autoroute qu'une autre « solution » pourrait être de « négocier » de nouveaux apports des actionnaires d'Aliénor, Eiffage à 65% et Sanef pour 35%, contre un allongement de la durée du contrat.

Il a déjà été prolongé de 5 ans (cf. 2.1). À cette première prolongation une « justification » a été donnée : les conséquences du Grenelle de l'Environnement. En dissimulant des informations aux collectivités locales aussi cruciales que les prévisionnels d'exploitation, l'État ne permet pas de s'en assurer. Au contraire, en exploitation, les coûts environnementaux liés au Grenelle seraient, selon le directeur d'Aliénor, de 40 M€. Cela justifie-t-il cinq années d'exploitation de plus ? Nous ne le pensons pas. La raison de cette prolongation ne serait-elle pas plutôt de redonner de la rentabilité au concessionnaire en contrepartie du maintien de son engagement. ?

III – CONCLUSION PROVISOIRE... ?

Au delà des considérables atteintes à l'environnement, la multiplication des équipements ne saurait être le gage du développement économique. Ainsi, l'Espagne est le leader européen en kilomètres d'autoroute et en nombre d'aéroports commerciaux à vocation internationale, numéro deux mondial en kilomètres de ligne à grande vitesse, derrière la Chine ... et un taux de chômage de 26,6 %⁸.

Peut-être conviendrait-il de donner un autre sens à la notion de développement économique...

L'État, tout comme A'liénor, par leur refus de fournir les éléments de l'équilibre financier de la concession, pourtant demandés par le Conseil régional d'Aquitaine, manifestent un vrai dédain à l'égard de ce territoire et de ses habitants. Qu'ils ne s'étonnent pas du discrédit de l'État et du rejet des PPP en général.

Il faudra, tôt ou tard, faire les comptes...

* * *

⁸ Données de septembre 2013