



Exemples de la fuite en avant financière des régions : la Cité des arts et des sciences de Valence (à g.), et le Centre culturel Oscar Niemeyer, dans les Asturies.

photos : age fotostock

Espagne

Qui va payer la folie des grandeurs ?

Alors que la situation financière du pays se dégrade de nouveau, le gouvernement réclame des comptes aux régions autonomes pour l'argent gaspillé dans des projets incroyablement démesurés.

PAR DIANE CAMBON, NOTRE CORRESPONDANTE À MADRID

Que nos rêves décollent. De nouvelles relations, de nouvelles dimensions et de nouveaux horizons. » La plaque sur laquelle la communauté autonome de Castille-La Manche avait gravé, en 2008, ces ambitieuses prétentions trône désormais au milieu d'un hall d'enregistrement vide. Après une longue agonie, l'aéroport de Ciudad Real, dans le sud de la région, a définitivement cessé son activité le 13 avril dernier. Avec sa piste de 4 200 m, capable d'accueillir les Airbus 380, cet aéroport construit au milieu de la plaine désertique était censé accueillir 4 millions de passagers par an. Le fiasco est à la hauteur des espérances : en quatre ans, il n'a vu passer que 100 000 voyageurs. Le dernier vol commercial date de décembre 2011, au grand dam des 71 salariés désormais

au chômage. « Il y avait plus d'employés que de voyageurs. C'est écœurant de voir tout cet argent gâché », fustige Anabel, hôteesse au sol. Despilfarro, « gaspillage », est sans doute le mot le plus utilisé actuellement en Espagne. Après l'ivresse des « années champagne », le pays a la gueule de bois. Plus question de dépenser un centime, quitte à laisser des projets inachevés. Avec la crise, les dérapages des 17 administrations régionales, largement autonomes, sont désormais dans le collimateur du gouvernement central, autour d'une question : qui va payer ? Le ministre des Finances, Cristobal Montoro, a mis en garde les régions : si elles ne réduisent pas leur déficit, elles seront sanctionnées. Madrid menace de ponctionner leur budget, voire d'envoyer des émissaires pour gérer leurs finances. Du jamais-vu dans

l'Espagne postfranquiste, construite sur une très large décentralisation. Entre la capitale et les provinces, les relations sont tendues, même si la quasi-totalité des régions sont dirigées par le Parti populaire (droite), au gouvernement depuis le 20 novembre 2011. En Catalogne, l'affaire vire au bras de fer avec les nationalistes. Il faut dire que la situation est très sérieuse : les données officielles (troisième trimestre 2011) parlent d'une dette de 135 milliards pour l'ensemble des administrations régionales - 12,6 % du PIB. Au moins, car, à Bruxelles, on redoute un scénario à la grecque : la « découverte » de déficits publics camouflés. « Il faut en finir avec ces mauvaises habitudes et imposer plus de transparence », s'énervent José Carlos Diez, économiste de la société de consulting Inter-money. Rien qu'à leurs fournisseurs privés, les régions doivent 15 milliards d'euros, dont 4 millions de factures non payées. Il fut un temps où l'argent n'était pas un problème, quand, en 1998, la région de Castille-La Manche approuvait le projet de Ciudad Real (1,1 milliard d'euros). Seuls les écologistes tirèrent la sonnette d'alarme, mais parce que les terrains sur lesquels l'aéroport devait être construit étaient protégés... « On voyait bien que ça ne tenait pas la route, un aéroport de cette taille, reconnaît

aujourd'hui Felipe Perez, secrétaire général du syndicat Commissions ouvrières de Ciudad Real. Et l'on savait aussi qu'il y avait derrière une magouille pour urbaniser des terres agricoles et se faire beaucoup d'argent. Mais, quand on t'affirme que 20 000 postes de travail vont être créés, comment résister ? »

La droite comme la gauche

Fausse ingénuité ? Les mêmes promesses de retombées économiques ont permis la construction d'une cinquantaine d'autres aéroports commerciaux dans toute l'Espagne. Sauf que le nombre de passagers n'a pas suivi et qu'une dizaine ont été contraints de fermer. Certains n'ont même jamais vu atterrir un avion, comme celui de Castellon, à 60 km de Valence. Et il n'y a pas que les aéroports. A Saint-Jacques-de-Compostelle, en Galice (Nord-Ouest), la construction d'une Cité de la culture a plombé les finances locales. Cet ensemble architectural, œuvre de l'Américain Peter Eisenman, gît comme un bateau échoué. « C'est un délire présomptueux de l'ancien président de la région, le conservateur Manuel Fraga - mort sans avoir pu admirer son œuvre », commente Xoan Suarez, professeur d'art au lycée de la ville. Quatre bâtiments revêtus de marbre et de pierres

importées du Brésil : l'un d'eux abrite une bibliothèque plus grande que celle de Berlin ; un autre est un opéra pouvant offrir trois spectacles en même temps. Le projet, estimé au départ, en 1999, à une centaine de millions d'euros, pourrait atteindre les 600 millions si les deux derniers bâtiments sont achevés. Le coût de l'entretien de ces édifices toujours vides tourne autour des 4,5 millions d'euros par an. Dans les Asturies, le centre culturel Oscar-Niemeyer (43 millions d'euros) a fermé ses portes moins d'un an après son inauguration, en 2011, faute de moyens pour y organiser des expositions. A Palma de Majorque, un vélodrome (100 millions d'euros) n'a été utilisé qu'une fois. A Madrid, la Cité de la justice (90 millions d'euros) reste vide. A Valence, la Cité des arts et des sciences (1,28 milliard d'euros) a coûté quatre fois plus cher que prévu... Autant d'exemples qui illustrent la mégalomanie qui a frappé le pays. « C'était la grande époque des projets narcissiques, assure le sociologue et politologue Enrique Gil Calvo. Chaque région a voulu son aéroport, son musée d'art contemporain, sa cité sportive... La peur du lendemain n'existait plus, et au passage tout le monde se servait. » Sous la droite (Aznar, 1998-2004) puis sous la gauche (Zapatero, 2004-2008),

l'Espagne s'est enivrée de l'euphorie économique : la croissance caracolait à 3 %, le chômage stagnait à 7 % et les caisses de l'Etat étaient pleines. On devait ce miracle, requalifié depuis en mirage, à une grosse bulle immobilière. La « loi du sol », approuvée sous le conservateur José Maria Aznar, avait permis de transformer tout terrain rural en terrain urbanisable. Du pain bénit pour les mastodontes du BTP ! Le ciment coulait à flots et le pays a, en quelques années, construit autant que la Grande-Bretagne, l'Allemagne et la France réunies. L'argent rentrait dans les caisses publiques, grâce aux recettes fiscales liées au boom de la construction : taxe foncière, impôts sur les crédits ou les transactions immobilières... Au passage, il s'égarait dans de nombreuses poches privées, notamment sous forme de pots-de-vin - autant de scandales aujourd'hui révélés. « Si on divise la dette par le nombre d'habitants, chaque Espagnol doit déjà 12 000 € aux investisseurs, la plupart étrangers », calcule l'économiste José Carlos Diez. Et d'ajouter avec ironie : « C'est le prix à payer pour détenir le record du monde en kilomètres de ligne à grande vitesse, alors qu'aujourd'hui seulement 25 % de la population peut se payer un billet de TGV ! » ■