

## Les gares fantômes du TGV espagnol

(traduction de l'espagnol, titre original: « Las estaciones fantasma del AVE »)

**Transports. Six gares de la ligne TGV ont enregistré en 2010 moins de 700 usagers par jour, voyageurs et visiteurs réunis.**

Ó. LÓPEZ-FONSECA MADRID 27/02/2011 18:00 Mis à jour: 14/03/2011 17:33



**Un faible nombre de passagers s'apprête à monter dans le TGV à Puente Genil, mercredi dernier. - LAURA LEÓN**

Le TGV espagnol [*AVE*], considéré par beaucoup comme le joyau des transports espagnols, a aussi quelques taches. Concrètement, six, correspondant à chacune des gares du réseau TGV qui, en 2010, ont reçu une moyenne de voyageurs et de visiteurs inférieure à 700 personnes par jour pour l'ensemble des lignes qui passent par elles, bien que leur mise en service a demandé en leur temps des investissements chiffrés en millions. C'est ce que l'on trouve dans les statistiques fournies par l'ADIF (Administrateur des Infrastructures Ferroviaires), responsables de ces infrastructures.

Selon ces données, Tardienta (département de Huesca), Guadalajara-Yebes, Puente Genil-Herrera (département de Cordoue), Antequera-Santa Ana (département de Malaga), Huesca et Calatayud (département de Saragosse) sont, dans cet ordre, les gares les moins utilisées, quasiment fantômes, des 20 qui constituaient le réseau jusqu'au mois de décembre dernier, quand ont été inaugurées les quatre de la ligne Madrid-Valence [*Valencia*].

Les six réunies ont cumulé seulement 750 000 usagers, sur un total de 63 millions de personnes accueillies par les gares TGV. Ce sont des chiffres très éloignés de ceux qu'attirent, par exemple, celle de Madrid-Porte d'Atocha, qui a dépassé les 15 millions d'usagers en 2010 sans compter les trains de banlieue, ou Barcelone-Sants avec 13 millions.

Le cas le plus voyant est, sans aucun doute, celui de Tardienta, une petite localité à moins de 25 km

de Huesca, qui était jusqu'à il y a quelques années un nœud ferroviaire important, et qui n'a apporté l'an passé que 20 000 usagers aux statistiques de ADIF. Renfe [la SNCF espagnole] dit ignorer combien d'entre eux exactement ont utilisé les deux TGV qui s'arrêtent chaque jour dans ce village, en arguant du fait qu'ils n'ont pas les chiffres détaillés des voyageurs pour chaque gare. Ses habitants assurent qu'ils sont « très peu nombreux ».

### Investissement chiffré en millions

Cette de Tardienta est sur une branche de la ligne qui unit Madrid avec Barcelone et qui, au niveau de Saragosse, se dévie pour atteindre Huesca. La seule construction de cette branche, de 80 km, où de plus le TGV est loin de pouvoir atteindre sa vitesse maximale pour des raisons techniques et de sécurité, a coûté en 2003 plus de 221 millions d'euros. De plus, les chiffres d'exploitation que recueille cette branche sont sensiblement moins bons que ceux du reste du réseau. En 2009, le directeur général de la Grande Vitesse de Renfe, Abelardo Carrillo, a reconnu que sur les 231 places proposées dans chaque train qui couvraient le trajet entre Saragosse et Huesca, seuls 15 étaient occupés, soit 6 %.

Dans le classement des gares fantômes, après Tardienta se trouve Guadalajara-Yebes (avec 80.000 usagers en 2010), Puente Genil-Herrera (120.000), Antequera-SantaAna (130.000), Huesca (150.000 viajeros) et Calatayud (250.000).

#### **En 2009, les AVE qui passaient par Tardienta n'étaient occupés qu'à 6 %.**

Germà Bel, professeur d'économie à l'Université de Barcelone et auteur du livre *Espagne, capitale Paris*, où il critique sévèrement le TGV espagnol, considère que ces chiffres sont la conséquence de la politique « erronée » qui a dessiné la carte de la grande vitesse espagnole : « José María Aznar l'a fixée en l'an 2000 au Parlement, quand il a annoncé que toutes les préfectures, peu importe leur population, seraient connectées à Madrid grâce au TGV en moins de quatre heures. El PSOE [PS espagnol] l'a continuée sans la remettre en question ».

Selon Bel, cette politique a fait que l'Espagne soit paradoxalement le deuxième pays du monde, seulement derrière la Chine, avec le plus de kilomètres de voies à grande vitesse, malgré des nombres de voyageurs très éloignés de ceux d'autres pays avancés avec un réseau plus réduit : « En 2008, la France a eu 113 millions de passagers. Le Japon, près de 300 millions. L'Espagne n'est pas arrivée à 20 millions. »

L'économiste brandit une des sept gares fantômes, celle de Guadalajara-Yebes, comme un exemple de « non-sens ». « Quand elle a été inaugurée, il ne montait dans le TGV que 15 personnes par jour. Après l'achèvement du tracé de la ligne et l'arrivée à Barcelone, le chiffre est monté à 19 personnes. Ainsi, il n'y a personne pour rentabiliser ces installations », conclut-il.

### Tardienta – Grande vitesse pour mille habitants

À Tardienta (Huesca), en début d'après-midi, les enfants courent sans craindre les voitures, les anciens vont rituellement au centre social pour une partie de cartes, et les hommes prennent le café pour parler des quelques nouvelles du jour. « Pourquoi ont-ils mis une gare TGV ici ? ». Alfredo hausse les épaules et regarde le patron du bar, Gregorio, pour voir si lui connaît la réponse. Non plus. « La vérité, c'est que personne ne vient ici et que nous, les gens du village, l'utilisons très peu.

*Bon, à l'occasion pour faire une escapade à Madrid. En deux heures tu arrives à la capitale », termine-t-il en souriant.*

### **Le village ignore « l'effet TGV » : ni boom démographique, ni spéculation**

Avec à peine plus de mille habitants, Tardienta a plusieurs records parmi les localités qui disposent d'une gare TGV. Le premier, celui d'être le plus petit village à en accueillir une. Le deuxième, d'être à la plus faible distance d'une autre gare, vu qu'il est à 21,2 km de Huesca. Le troisième, d'être dans le tronçon où le TGV va le plus lentement, à 160 km/h seulement. Et le quatrième, d'être la gare avec le moins d'usagers.

Selon les données de ADIF, en 2010 seulement 20 000 personnes ont utilisé cette gare. C'est-à-dire 54 par jour. Et ceci, bien qu'il s'arrête ici 22 trains par jour. Deux seulement sont des TGV, et comme le relèvent les habitants, ce sont les moins utilisés. *« En semaine, il peut monter un passager, deux, ou aucun. En fin de semaine, un peu plus »,* confirme un employé de la gare tandis qu'il note sur un registre le passage d'un train de marchandises en direction de Huesca.

Et c'est ainsi depuis qu'a été inauguré ce tronçon de grande vitesse le 23 décembre 2003. *« La voie, hein, parce que la gare c'est la même qu'il y avait avant »,* souligne César, un jeune du village, avant de relever qu'il n'utilise pas plus le TGV à cause de son prix : *« Aller à Saragosse en TGV [à 60 km], ça coûte presque le double qu'avec n'importe lequel des autres trains qui assent et tu ne gagnes que huit minutes ».*

***« Aller à Saragosse coûte le double qu'avec un autre train et tu ne gagnes que huit minutes ».***

De ce jour de 2003, dans le village on se souvient encore de comment l'alors ministre de l'Équipement, Francisco Álvarez Cascos, a célébré la cérémonie officielle dans une localité voisine gouvernée par le PP [UMP espagnole]. Il n'est venu à Tardienta, fief socialiste, que pour découvrir la plaque de la gare qui témoigne de la ligne TGV passe ici. Mari Luz Abadía, la mairesse, ne sait pas non plus pourquoi on a choisi Tardienta, mais elle dit qu'elle se battra pour que le train continue à s'arrêter là. *« Si la population a augmenté ? L'an dernier il y a eu cinq baptêmes et 21 enterrements »,* résume-t-elle schématiquement. Si on l'interroge sur une autre des conséquences de l'effet TGV, la spéculation immobilière, elle rigole : *« Ici, il n'y a rien eu de cela ».*

Son collègue à la Mairie, José Barba, de la Chunta Aragonesista [gauche nationaliste d'Aragon], veut deviner par des raisons techniques le pourquoi de l'arrêt : *« Dans ce tronçon, le train réduit sa vitesse à 40 km/h pour raisons de sécurité. Alors ça ne les gênait pas qu'il s'arrête ».*



## Guadalajara-Yebes – La grande ombre de la spéculation

Cela fait à peine plus de 20 minutes que le TGV a commencé son voyage depuis Madrid, lorsqu'il effectue son premier arrêt. Luis, qui va à Barcelone, regarde avec surprise par la fenêtre : « *Ici c'est une friche. Qui a bien pu avoir l'idée de mettre une gare ici ?* » Guadalajara-Yebes a été depuis presque le début la gare la plus polémique de la ligne à grande vitesse.

**À ses côtés, une ville a surgit pour 34 000 personnes, mais seules 2 000 y vivent.**

Éloignée d'une dizaine de kilomètres de la préfecture à laquelle elle est censée servir, elle a été construite sur des terrains de la municipalité de Yebes, un village d'un peu plus de 300 habitants qui a vu du jour au lendemain commencer à se dresser des dizaines de promotions immobilières qui allaient réussir le miracle de multiplier sa population par cent. Une aubaine immobilière dans laquelle le principal privilégié s'est révélé être Fernando Ramírez de Haro, le mari de la présidente de la Communauté de Madrid, Esperanza Aguirre, du même parti, le PP, qui était alors au gouvernement lorsqu'il a pris la décision de sa localisation.

Cependant, cette ville surgie du néant, baptisée Valdeluz, est finalement restée une poignée d'immeubles remplis d'affiches « à louer » et « à vendre », et des promoteurs qui en pleine crise de l'immobilier proposent des appartements low-cost dans leur publicité. Ainsi, parmi les 34 000 personnes qui allaient y habiter, actuellement seuls 2 000 y vivent. Si on les interroge sur l'avenir du lieu, tous s'efforcent de se montrer optimistes, bien qu'ils ne disposent que d'un taxi, d'un bar, d'un restaurant, d'un supermarché, d'un bazar... tout au singulier.

**Le maire de Yebes justifie le peu d'usagers par le prix des billets**

L'éclatement de la bulle immobilière de Valdeluz se reflète dans la gare, bien que 11 TGV par jour s'y arrêtent. Dans l'immeuble froid en béton, trois distributeurs de boissons fraîches et de friandises jouent le rôle de l'inexistante cafétéria. Les fissures parcourent de haut en bas la petite salle d'attente, presque toujours dans la pénombre. Et presque tous les chariots à bagages restent à la porte, immobiles toute la journée. Ce n'est pas étonnant si on prend en compte que c'est la deuxième gare TGV la moins utilisée, selon les données de ADIF : 80 000 y sont allés en un an, 219 par jour.

« *Avec les 25 euros que ça te coûte pour aller et revenir de Madrid, peu de gens d'ici le prennent. Ils préfèrent y aller en voiture* », relève Laura, la jeune propriétaire de l'unique salon de coiffure de Valdeluz. Le maire de Yebes, José Antonio Hernández (PP) est du même avis : « *C'est clair que ça n'intéresse pas Renfe que les gens de Guadalajara le prennent. Ça leur est plus rentable d'occuper les places avec des voyageurs qui font le trajet jusqu'à Saragosse ou Barcelone* ». Peu avant 21h, le dernier TGV à destination de Madrid s'arrête : quand il arrive, seules cinq personnes attendent sur le quai pour monter. Et aucune ne descend.

## Puente Genil-Herrera

### Un îlot solitaire en Andalousie

ÁNGEL MUNÁRRIZ

La gare surgit avec son déploiement pompeux de formes pointues, au milieu de la plaine. Un design moderne à côté des oliviers. Dans le parking, pour 250 places, il y a 19 voitures. Autour de la gare,

il n'y a que des champs délimités, dans l'attente que des entreprises décident de s'y installer. On peut entendre les oiseaux faire des trilles. Le restaurant Los Cortijos, à côté de la gare, est « *fermé depuis huit mois* », raconte son propriétaire, Vicente Quesada. « *Pendant les travaux, les ouvriers venaient. Maintenant, personne. Peu de gens viennent à la gare, et juste à temps* ».

### **« Le restaurant à côté de la gare a fermé faute de clients »**

Et ceci alors que Vicente n'a pas de concurrence. Il n'y a pas de cafétéria dans la gare. Les portes de l'unique local commercial occupé, Rent-a-Car Genil, sont fermées. Une affiche sur la vitrine renvoie au téléphone de son gérant, Francisco Rodríguez, qui reste confiant dans les possibilités du commerce. « *En ce moment il y a une crise très forte qui touche tout le monde, y compris les entreprises qui pourraient être nos clients. Mais il y a des possibilités. Ici à certaines heures, on voit des gens qui passent, et ça ira en augmentant* », explique-t-il. Le sol de la gare reluit en brillant tellement qu'il semble prêt pour l'inauguration. Ça sent le propre. Les corbeilles à papier sont vides. Il est 10 heures et, en-dehors des employés, il n'y a qu'un monsieur qui demande des prix dans la zone des guichets. **Le chef de la gare lui répond directement.**

120 000 usagers – pas nécessairement des voyageurs – sont passés en 2010 par cette gare, où s'arrêtent cinq TGV Madrid-Malaga, et cinq Malaga-Madrid, sept Avant [*trains à 250 km/h, souvent à écartement variable, capables d'emprunter les voies TGV*] Séville-Cordoue-Malaga et six en sens inverse. 328 usagers en moyenne pour 23 trains par jour. La gare, mise à l'appel d'offre fin 2004, a été attribuée au promoteur Sando, de Malaga, pour 7,2 millions d'euros. Elle fonctionne **depuis décembre 2006.**

Après sa discrète heure de pointe autour des 7h, quand part le premier TGV, la gare reste vide pendant plusieurs heures. « *Il viendra d'autres personnes quand il y aura le TGV Séville-Malaga, qui passera par ici* », croit Antonio, gérant d'un projet touristique du conseil régional, qui a l'habitude de voyager à Madrid. La future liaison Séville-Malaga avec une voie qui se prolongera vers l'Andalousie orientale donnera, peut-on prévoir, plus de vie à la gare.

### **Une moyenne de 328 usagers par jour, bien que s'y arrêtent 23 trains**

Antonio attend pour récupérer une voyageuse qui arrive par l'Avant de 13h48. Depuis 13h30, des gens arrivent au compte-gouttes. L'un d'eux est un père avec sa fille, de 18 ans, étudiante à Malaga. La gare est pratique pour les universitaires du secteur qui étudient à Madrid, Cordoue ou Malaga. « *Le problème c'est qu'il n'y a pas d'alternatives. Ils ont retiré les Talgo pour Madrid de l'ancienne gare* », dit Antonia, le gérant touristique.

Huit personnes prennent l'Avant. Presque une heure plus tard, à 14h42, six prennent le TGV pour Madrid. Fernando, un ingénieur agronome de Estepa, est un habitué. Mais pour María del Mar, de Puente Genil, c'est un voyage personnel exceptionnel. « *Je ne prends le TGV qu'en été, pour la plage* », sourie-t-elle. Mónica, qui l'a amenée avec sa voiture, se lamente qu'il n'y ait aucun service d'autobus et que le parking soit payant : « *Alors que nous sommes entourés de champs !* », se lamente-t-elle. Le TGV pour Malaga démarre, et cinq minutes plus tard arrivent un autre de Madrid. Quatre personnes en descendent.