

Visite au pays des gares TGV fantômes : l'Espagne

M. Julier, le 20 mai 2015 – voir Collectif anti-gare Mogère, <http://gareTGV.free.fr>

L'Espagne est la championne européenne du TGV : 2500 km, alors que la France n'a que 2000 km de lignes. Connaissant le relief montagneux du pays, c'est une prouesse. Mais comme la France, elle a construit des gares TGV excentrées et mal connectées, sans « effet réseau » efficace.

Voici en quelques pages une visite des TGV espagnols entre Madrid et Perpignan.

Carte des lignes TGV entre Madrid et Marseille



L'achat du billet

L'achat d'un billet international est bien plus facile à la SNCF que chez son homologue espagnole la RENFE. Mais les prix sont élevés et il n'y a quasiment pas de réductions valables à l'étranger. L'aller simple Montpellier-Saragosse coûte 49 € en tarif « promo » avec le train Marseille-Madrid (1 par jour), mais sinon le même trajet demande deux changements et coûte 3 à 4 fois plus cher.

La plupart des gens n'ont rien à faire dans le pays voisin, dont ils ne parlent même pas la langue. Le résultat, c'est que les trains sont souvent presque vides à la frontière (pourtant peu traversent la frontière), alors qu'ils peuvent être complets sur d'autres tronçons (par exemple Gérone-Barcelone). On peut donc avoir tout de même du mal à trouver une place, ou devoir faire des correspondances.

En cas de difficulté, outre le car, on peut tenter les trains régionaux, via Cerbère et Portbou sur la côte. Mais la plupart des TER français s'arrêtent à Cerbère, tandis que les *Regionales* espagnols partent de Portbou, or entre les deux il y a une heure de crapahutage non balisé dans la montagne...

L'embarquement et les correspondances

Le voyageur est contrôlé avant le prendre le TGV, parfois 3 fois : contrôle du billet pour entrer dans la zone d'embarquement, contrôle des bagages par rayons X, enregistrement du numéro du billet avant l'accès au quai. Les contrôles aux rayons X se sont multipliés depuis les attentats islamistes du 11 mars 2004 à Madrid Atocha (192 morts), attentats qu'ils n'auraient pas pu éviter : les kamikazes étaient montés dans des petites gares de banlieue où il n'y a aucun contrôle.

De façon générale, un billet n'a plus aucune valeur dès que le train est parti. Ceci vaut également pour les correspondances, généralement non garanties par la RENFE (sauf si le temps de battement est supérieur à une heure, là où 5 mn suffisent en Suisse : on perd vite le bénéfice du TGV). Il faut

parfois parcourir toute la gare, avant de repasser par le contrôle par rayons X.

Depuis peu, la RENFE vend quelques billets « combinés », c'est-à-dire avec correspondance entre deux trains, et on peut penser que ça se multipliera. Et le billet de grandes lignes donne droit aux trains de banlieue des villes de départ et d'arrivée, du moins s'il est émis en Espagne.

Les lignes TGV

Tronçon Perpignan-Figueres via le Perthus

Ce tronçon a été financé en partenariat public-privé avec la société « TP Ferro », constituée par les sociétés Eiffage (France), ACS (Espagne) et Dragados (Espagne, aujourd'hui absorbée par ACS).

Il s'agit d'une ligne mixte (fret et voyageurs), car il était évident pour tout le monde, et en particulier pour l'Europe qui l'a cofinancée, que le trafic voyageurs est bien trop limité tandis que l'axe est stratégique pour les marchandises, actuellement transportées par camions. Cette évidence n'est pas encore parvenue jusqu'à la France, où on prévoit une ligne TGV Béziers-Perpignan non accessible aux trains de marchandises : une telle ligne n'aurait aucune rentabilité et l'Europe n'accepterait certainement pas de la cofinancer.

Malgré tout, le trafic voyageurs et fret sur Perpignan-Figueres est très inférieur aux prévisions, surestimées comme toujours. Début 2015, TP Ferro a déposé son bilan et réclame un renflouement devant un tribunal arbitral suisse. L'Espagne et la France refusent car la SNCF et la RENFE sont capables de reprendre l'exploitation en leur nom. En attendant, les « fonds vautours » se préparent à racheter TP Ferro à bas prix et à tenter d'être ensuite indemnisés par les États.

Outre qu'on ne voit pas pourquoi les États renfloueraient des entreprises à but lucratif, on a appris récemment (le 7 mai 2015 par infolibre.es) que la société ACS dispose de 141 filiales dans des paradis fiscaux (le record des sociétés de l'IBEX 35), dont 71 filiales créées en une seule année.

Tronçon Figueres-Barcelone

Ce tronçon a subi un retard considérable : décidé officiellement en 1996, mis en service en 2013. Mais cette ligne est intéressante : c'est une ligne TGV « mixte » (ouverte aux marchandises), et construite de façon à passer au plus près de la ligne existante et de plusieurs gares.

Tronçon Barcelone-Saragosse-Madrid

L'axe est stratégique : Madrid et Barcelone sont les deux plus grandes villes, et Saragosse est le 5^e ville du pays et un grand pôle industriel et universitaire. Si Felipe González n'était pas andalou, la première ligne TGV aurait sans doute été construite là plutôt qu'entre Madrid et Séville.

La géologie du terrain a posé quelques problèmes :

- En 2003, près de Saragosse, un gros effondrement (doline) du sol riche en gypse, près de la ligne TGV toute neuve, a provoqué une vive polémique avec des géologues



Cigogne sur pylône 20 kV, près du TGV à La Cartuja Baja (Saragosse)

mécontents de ne pas avoir été assez consultés et annonçant les pires catastrophes pour la ligne.

- En 2007, des affaissements de terrain à l'ouest de Barcelone ont longuement perturbé la circulation des RER de Barcelone. Or, déjà en 2005, un immense effondrement avait presque englouti un immeuble pendant la construction de la ligne 5 du métro (le nouveau président de région, Pasqual Maragall, avait dénoncé « les 3 % », mais il n'a jamais précisé cette accusation de corruption, ni été attaqué en diffamation). Voici aussi pourquoi le tracé du TGV en souterrain près de la Sagrada Familia a provoqué autant d'inquiétude et de polémiques à Barcelone.

Tronçon Saragosse-Huesca

L'Espagne et la France ont convenu de rouvrir la ligne internationale Saragosse-Pau via Canfranc, une ligne au relief digne d'un train suisse. L'Espagne a alors électrifié et aménagé en double écartement (international et ibérique) le tronçon Saragosse-Huesca, avec vitesse maxi 200 km/h, pour exploitation mixte voyageurs et marchandises.

Malheureusement, la France ne fait guère d'efforts et l'ouverture de Canfranc-Pau n'est pas prévue à court terme, donc cette ligne TGV est pour l'instant un fiasco : seulement un TGV Madrid-Saragosse-Huesca par jour, et une tension électrique incompatible avec les autres trains espagnols.

Ce modeste projet est également freiné par le rêve fou de la Traversée Centrale des Pyrénées (TCP), un méga-projet de tunnel digne du Lyon-Turin, dont la nécessité est un peu discutable.

Les gares TGV et leurs péripéties

Figueres et Figueres-Valafant

Figueres (Figueras en espagnol, Figuières en français), petite ville (45.000 habitants) où se trouve le musée Dali, dispose de 2 gares : la gare normale « Figueres » à la sortie Est, et la gare TGV « Figueres-Valafant » à la sortie Ouest. Il n'y a donc pas de correspondance entre ces deux gares situées à 2 km l'une de l'autre (la gare normale est un peu plus proche du centre-ville).

Pendant plusieurs années, la gare TGV a été le point de transbordement entre les TGV venant de France et les trains allant vers Barcelone, avec éventuellement un contrôle policier entre les deux. Son rôle est aujourd'hui plus modeste, mais il est possible qu'à l'avenir la gare normale soit abandonnée et que les trains classiques desservent la gare TGV.

La gare souterraine de Gérone

À Gérone (Girona en catalan, Gerona en espagnol), 100.000 habitants, il était prévu de construire une gare souterraine sous la gare historique en centre-ville, qui devait remplacer la gare existante. Le projet a été revu à la baisse : la gare historique en surface a été maintenue, mais elle communique avec les quais TGV souterrains. La ligne TGV souterraine est parallèle à la voie normale en surface. Les correspondances sont donc faciles et on ne peut pas se tromper de gare. La gare routière est devant l'entrée de la gare ferroviaire. Que rêver de mieux ?

Le 29 septembre 2014, lors des inondations qui ont également touché le secteur de la Mogère à Montpellier, les voies TGV souterraines de la gare de Gérone ont été totalement inondées.

Barcelone : les gares de Sants et de la Sagrera

Les TGV n'arrivent pas à la « gare de France » (Estació de França), superbe monument historique près de la Ciutadella : c'est une gare en cul-de-sac. Ils arrivent à la gare de Sants, actuelle gare principale de Barcelone, qui accueille tous les types de trains et certains autocars. Les TGV y

arrivent par un tunnel qui traverse une bonne partie de la ville.

Une nouvelle gare est en travaux et attendue pour 2019 : la gare de la Sagrera. Malgré une réduction du projet par mesure d'économie, elle sera très grande et rassemblera les TGV, les trains classiques, régionaux et de banlieue, le métro, et des bus interurbains.

En attendant, c'est une immense zone de travaux, avec des projets d'urbanisme très lourds, dont il reste à savoir s'ils arriveront à être tous réalisés. Il est question d'aménager 160 ha de zone urbaine, de couvrir 38 ha de voies ferrées actuellement à l'air libre, et de créer un espace vert de 40 ha.

Camp de Tarragona : une gare en plein champ

La gare de Camp de Tarragona se trouve littéralement en plein champ, ne serait-ce le parking construit à côté. Elle n'est accessible que par la route, et sert pour des trains TGV ou apparentés.

Techniquement, elle pourrait être raccordée au réseau classique via une ligne existante vers Reus, mais il n'y a pas de projet en ce sens, et ce ne serait pas une solution pour l'accès à cette gare depuis Tarragona (à 10 km environ). Bref, ce n'est pas ce que ADIF (le RFF espagnol) a fait de mieux.

Lleida Pireneus

La gare de Lleida (Lérida, en espagnol) est presque centenaire, seul son nom a changé avec l'arrivée du TGV, et l'ajout du suffixe touristique « Pyrénées ». C'est donc une gare classique, qui permet toutes les correspondances (TGV, trains classiques et régionaux, bus urbains).

Les TGV les plus directs restent sur la ligne TGV qui contourne Lleida (sans gare TGV).

Saragosse : une nouvelle gare et l'échec d'un projet urbain

À Saragosse (Zaragoza en espagnol, 650.000 habitants), l'arrivée du TGV a abouti à la construction d'une gare entièrement nouvelle, la gare de Zaragoza Delicias, là où existait une gare désaffectée qui hébergeait le club de modélisme ferroviaire. Elle est un peu excentrée, mais tout de même située en ville, près du quartier de Las Delicias. Elle inclut une grande gare routière, progrès indéniable alors qu'il y avait précédemment une multitudes de gares routières (une pour chaque compagnie), dispersées dans toute la ville. Les trains classiques y ont également été déplacés.

L'ancienne gare a été rasée et remplacée par une misérable halte de trains de banlieue.

Un contournement TGV, sans gare, est utilisé par les TGV Madrid-Barcelone directs : 620 km en 2h30 (contre 2h45 avec un arrêt à Saragosse, et 3h00 avec d'autres arrêts en route).

Le projet est logique, mais sa réalisation est contestable : la gare est démesurée, ça saute au yeux par rapport à l'ancienne gare désaffectée qui a été conservée (photo Wikipédia) :



Malgré sa taille imposante, les prestations de la gare sont relativement modestes : 8 voies, et une trentaine de quais pour les bus interurbains. Mais le projet a été voulu hors norme en raison de l'exposition internationale de Saragosse de 2008 (dont il reste une ligne de télécabine, ouverte pour l'occasion et abandonnée juste après). C'est un exercice de style architectural : les trains sont entièrement à l'intérieur de la gare, de même que les autobus et même un hôtel, et la toiture est entièrement autoportante. Était-ce bien nécessaire ? Car malgré cela, la commodité pour les voyageurs n'a rien d'extraordinaire, et beaucoup des espaces commerciaux prévus sont restés vides. C'est également un grand projet immobilier, porté par une société à capitaux publics nommée Zaragoza Alta Velocidad (Saragosse Grande Vitesse) : 4000 logements, des bureaux, des entreprises. Et même l'équivalent de « Montpellier FrenchTech » et de « Montpellier Métropole Numérique », sous le nom de Zaragoza Milla Digital (Saragosse Mille Digitale), avec 3000 à 4000 emplois de cadres hautement qualifiés. Oui mais... tous ces projets sont tombés à l'eau, la société publique est endettée à hauteur de plus de 350 millions d'euros, et les terrains sont restés vides. Seuls quelques administrations publiques ont été implantées dans le secteur.



Terrains vagues pour Zaragoza Milla Digital



Terrains vagues pour les 4000 logements prévus

Calatayud : tout simplement

La petite ville de Calatayud (20.000 habitants) disposait d'une gare à la limite de la ville, et la ligne TGV a pu être construite au ras de la ligne classique, ce qui permet à la gare d'être desservie par les deux types de trains sans que le TGV ne quitte sa voie. C'est simple et efficace, mais évidemment pas possible dans des villes plus grandes, ni dans les villes françaises qui souffrent d'un terrible étalement urbain, alors que les villes espagnoles sont beaucoup plus denses. Quelle ville française, même petite, dispose d'un espace libre derrière sa gare historique pour faire passer une ligne TGV ?

Guadalajara-Yebes : la gare fantôme, symbole de la bulle

S'il y a bien une gare TGV absurde en Espagne, c'est Guadalajara-Yebes : située à plusieurs kilomètres de Guadalajara et sans correspondance, elle a été installée en rase campagne.

Sa création a été motivée par un projet de ville nouvelle nommée Valdeluz, de 30.000 habitants. De quoi permettre un beau « pelotazo » (enrichissement aussi rapide que suspect) : des terrains semi-arides allaient se transformer en immeubles d'habitation idéalement situés à 20 mn de Madrid.

Sauf que ça n'a pas marché. Il n'y a que 2000 habitants, et c'est devenu le symbole de la bulle immobilière, de façon bien plus criante qu'à Zaragoza-Delicias. Comment pouvait-on croire que ces logements trouveraient preneurs ? mais il est si facile de poser la question après coup !

La gare elle-même est une gare fantôme : les habitants de Valdeluz ne sont pas là, et ceux de Guadalajara vont à Madrid par le train de banlieue (moins rapide, mais tellement plus pratique, fréquent et économique) plutôt que de prendre la voiture jusqu'au parking payant de la gare TGV. Il y a 8 trains (et 200 passagers) par jour. La navette TGV prévue n'existe évidemment pas.

Huesca et Tardienta

À Huesca (50.000 habitants), l'unique TGV quotidien arrive dans une gare classique à côté du centre-ville. La gare routière est juste à côté. Bref, rien de particulier.

La gare de Tardienta est plus remarquable : ce petit village (1000 habitants), situé à une bifurcation ferroviaire entre Saragosse et Huesca, est le plus petit d'Espagne à être desservi par le TGV. Le TGV est utilisé en moyenne par 1 passager par jour. Mais la gare existait déjà et le tracé obligeait déjà le TGV à ralentir fortement, alors pourquoi pas...

L'avis de la Cour des Comptes

Tout comme la Cour des Comptes française a mis en cause la rentabilité des nouvelles lignes TGV et les critères biaisés de décision, la Cour des Comptes espagnole (El Tribunal de Cuentas) a fait de même, par un rapport du 30 avril 2015 annoncé à la presse le 14 mai 2015.¹

Il s'avère que le système n'est pas financièrement viable. Pour tenter de remplir un peu les TGV, les tarifs très élevés des TGV espagnols ont été agrémentés de quelques promotions intéressantes, et si le mouvement devait continuer en vue de l'ouverture du secteur ferroviaire à la concurrence, alors l'État se retrouverait à financer des entreprises à but lucratif.

Le Tribunal des Comptes s'offusque aussi d'un calcul biaisé de ADIF (le RFF espagnol). En effet, le bilan financier de ADIF amortit les lignes TGV par un amortissement croissant (c'est-à-dire en repoussant à plus tard le plus gros de l'amortissement, sur la base d'une hausse régulière de la fréquentation), tandis qu'il amortit les lignes classiques en amortissement linéaire (c'est-à-dire un montant constant sur toute la durée de l'exploitation). Ce calcul biaisé rend les lignes TGV artificiellement rentables, dans le bilan comptable, par rapport aux lignes classiques.

Conclusions

Il arrive parfois :

- que des projets de lignes ou de gares TGV soient conçus en dépit du bon sens,
- que les prévisions de fréquentation soient complètement irréalistes,
- que les montages financiers ou les opérations immobilières ne fonctionnent pas, lors d'un retournement de marché,

Bien sûr, « *les Espagnols ont fait n'importe quoi* ». Mais en France, que fait-on au juste ? On multiplie les gares TGV excentrées et sans correspondance pour des projets immobiliers qui, comme à Aix-en-Provence, sont souvent des fiascos ; on prévoit une gare fantôme à Montpellier, justifiée par une opération immobilière qui mise sur la bulle immobilière ; on signe des partenariats public-privé (PPP) tout en sachant que c'est ruineux pour la collectivité ; et on projette une ligne TGV Narbonne-Perpignan non ouverte aux marchandises comme si le trafic voyageurs transfrontalier allait suffire à rentabiliser une ligne TGV.

¹ Le rapport du 30/04/2015 (86 p, 642 ko) : www.tcu.es/repositorio/ab5cf5a9-736c-421d-94c1-9105c080c6f9/11090.pdf
El Mundo : www.elmundo.es/economia/2015/05/15/5554fd6a268e3e412c8b45ad.html ; Europa Press : www.europapress.es/economia/noticia-tribunal-cuentas-avisa-ave-no-sostenible-actual-modelo-financiacion-20150514194320.html