

Une brèche de 30 cm dans le rail au cœur de l'enquête

Collision en Espagne Les premières investigations mènent à un trou dans la voie ferrée.

Téo Nania

Après le déraillement de deux trains dimanche dans le sud de l'Espagne, tous les regards sont braqués sur le kilomètre 318,7 de la ligne à grande vitesse Madrid-Séville. Dans l'une des voies, on trouve une brèche de plus de 30 cm. C'est sur ce point que se concentre l'enquête sur la catastrophe ayant fait au moins 41 morts, révèle «El Mundo».

«Ces dégâts sont considérés comme la piste principale de l'accident. L'investigation devra désormais déterminer si cette brèche est une cause directe du déraillement, ou une conséquence», écrit «Mundiario».

Un train pratiquement neuf

Le média précise que les lignes ferroviaires à grande vitesse utilisent des rails soudés en continu. Le but: supporter et réduire les vibrations à des vitesses supérieures à 200 km/h. Elles doivent toutefois résister aux fortes températures dues à la vitesse, ainsi



Ce trou est-il la cause ou la conséquence du déraillement? AFP

qu'au poids des trains, pouvant atteindre 500 tonnes.

Oscar Puente, ministre des Transports, déclarait lundi que «la voie concernée a été totalement rénovée pour un investissement de 700 millions d'euros. La rénovation de la zone concrète a été achevée en mai. Le train est pratiquement neuf, il a environ 4 ans. Il est très difficile d'expliquer ce qui s'est passé.»

Or, «El Independiente» relate que plusieurs rapports de l'Adif – le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire espagnole – entre juin et décembre 2025 pointent des problèmes sur ce tronçon, notamment en matière d'infrastructure, de signalisation et d'aiguillages défectueux.

De son côté, la société espagnole de gestion du trafic ferroviaire (Semaf) a, toujours se-

lon le média, mis en garde en août contre des vibrations et des nids-de-poule. Ces mêmes vibrations que plusieurs passagers et témoins de l'accident disent avoir ressenti peu avant le déraillement.

Une centaine de trains commerciaux sont passés sur cette ligne dimanche. Si une rupture de voie était survenue avant le passage du train de la compagnie Iryo, des capteurs l'auraient repéré et fermé automatiquement la voie, explique «Mundiario». Dès lors, l'hypothèse étudiée serait celle où la voie a cédé au moment précis où le train passait.

Dans ce cas, un signal aurait alors été envoyé, mais le temps pour réagir aurait été trop court. Ignacio Barrón, président de la Commission d'enquête sur les accidents ferroviaires (CIAF), confirme que les causes semblent «pointer sur l'interaction entre les roues de l'Iryo et l'infrastructure» au sol, et non sur «une erreur humaine ou une vitesse excessive».