

Sidération en Espagne après un accident

DÉRAILLEMENT Le pays est frappé par la première catastrophe du genre depuis la mise en place du train à grande vitesse, l'un des fleurons nationaux. Au moins 40 personnes sont mortes et plus de 120 blessées

FRANÇOIS MUSSEAU, MADRID

La collision entre deux trains à grande vitesse, à la suite d'un déraillement dimanche soir vers 19h45, provoque un état de sidération dans toute l'Espagne. Comment expliquer que ce fleuron technologique ait provoqué la pire catastrophe ferroviaire depuis juillet 2013, lorsque le déraillement d'un train près de Saint-Jacques-de-Compostelle avait tué 79 personnes? A l'époque, il s'agissait d'un train à moyenne vitesse, à la technologie vieillotte. Cette fois-ci, pour la première fois en trente-quatre ans de service, c'est le très moderne réseau ferroviaire à grande vitesse – AVE, selon l'acronyme espagnol – qui a connu sa première tragédie, avec au moins 40 morts et plus de 120 blessés. A la mi-journée hier, 43 étaient encore hospitalisés dont 12 en soins intensifs, selon les services d'urgence.

L'accident a bouleversé aussi le monde politique. Le couple royal espagnol a écourté des funérailles à Athènes pour se rendre sur les lieux, à proximité d'Ademuz, une localité de 4500 habitants proche de Cordoue. Le chef du gouvernement Pedro Sanchez a annulé ses obligations pour être aussi présent, en compagnie de son ministre de l'Intérieur.

«Terriblement étrange et difficile à expliquer»

Sur le tronçon fatidique, à quelques kilomètres d'Ademuz et en rase campagne, les wagons accidentés ressemblaient à des carcasses de ferraille d'où pompiers et gardes civils se sont évertués toute la journée d'hier d'extraire les cadavres. Un corps spécial de la garde civile a été dépêché pour les identifier avec précision. Tout le trafic ferroviaire reliant la capitale aux villes andalouses a été suspendu jusqu'à nouvel ordre, poussant des milliers de personnes à se ruer sur les bus et les voitures de location.

Le déroulé précis de la catastrophe est désormais clair. Elle commence par le déraillement dimanche soir de trois wagons de queue d'un train rapide Iryo, une compagnie ferroviaire à capital majoritairement italien. Partis de Malaga en direction de Madrid avec 317 passagers, ces wagons se retrouvent en une fraction de seconde sur la voie en sens inverse puis sont violemment



C'est la chute de deux wagons, projetés dans un talus haut de 4 mètres, qui a provoqué le plus grand nombre de victimes et de blessés lors de l'accident de dimanche soir. (ADAMUZ, 19 JANVIER 2026/JORGE GUERRERO/AFP)

heurtés par un train de type «Alvia» qui, transportant 184 personnes, était lancé à 200 km/h. Ses deux premiers wagons sont projetés au-dessus d'un talus de 4 mètres de hauteur avant de s'écraser en contrebas. C'est cette chute qui a provoqué le plus grand nombre de victimes et de blessés.

Les causes de la tragédie sont en revanche bien moins claires. «C'est terriblement étrange et difficile à expliquer», réagissait hier le ministre des Transports Oscar Puente. Le tronçon fatidique a été l'objet d'une rénovation en mai 2025, d'un coût de 700 millions d'euros; et le tracé était droit, sans aucune courbe, affirme-t-il. Quant au train «Iryo», il avait été mis en service en 2022; on y avait effectué une révision technique quatre jours auparavant, a confirmé la compagnie italienne.

Alors, comment expliquer l'accident? Interrogés hier par les médias espagnols, plusieurs experts affirmaient que l'année 2026 aurait été un point de bascule dans l'histoire ferroviaire du pays. «Les trains à grande vitesse étaient synonymes de ponctualité, de modernité, d'efficacité. Or, depuis six

mois, on assiste à une série de retards, de pannes et d'ennuis techniques», affirmait par exemple Juan Manuel Martinez, évoquant l'incident du 1er juillet 2025 lors duquel 18 trains rapides ont été stoppés pendant des heures entre Madrid et Séville, à proximité de Tolède.

Un boom spectaculaire et un enjeu de maintenance

Sans établir un rapport de cause à effet mécanique faute de preuves, Juan Manuel Martinez estime qu'il y a un «manifeste laisser-aller» dans ce secteur. Pourtant, l'Espagne y brille depuis de longues années: le pays possède en effet le record de kilomètres de voie à grande vitesse au monde derrière la Chine. Mais le service se détériore. En 2019, la ponctualité atteignait 95% sur l'ensemble du réseau ferroviaire selon la compagnie nationale; elle a chuté l'an dernier à une fourchette oscillant entre 80 et 85%. «Ce qui, poursuivait hier Juan Manuel Martinez à la télévision espagnole, suppose des milliers d'heures perdues, des engagements non respectés, et des emplois menacés».

Un autre facteur pourrait être en jeu: la libéralisation du secteur ferroviaire en 2020. Elle a marqué la fin du monopole historique de la Renfe et l'ouverture à des compagnies étrangères comme Iryo ou Ouigo, qui n'ont pas tardé à multiplier l'offre de façon spectaculaire. En près de six ans, de nouvelles destinations ont été ouvertes à la concurrence, comme Valence, Séville, ou Malaga. «Il s'est produit, dit l'ingénieur civil Salvador Garcia-Ayllon, un boom spectaculaire qui a eu lieu de concert avec l'explosion du nombre de touristes, trop heureux de voir se développer cette façon de voyager flexible, aidée, et de moins en moins chère». Sauf que, affirme le même spécialiste, «l'erreur des autorités compétentes a été de privilégier la mise en place de nouvelles lignes à grande vitesse au détriment de la maintenance de ces mêmes lignes». Des hypothèses que l'enquête vérifiera dans les jours à venir. Promettant «une transparence absolue» sur les causes de la tragédie, le premier ministre espagnol Pedro Sanchez a décrété trois jours de deuil national. ■