



Espagne : le manque d'investissements dans la maintenance du réseau ferré pointé du doigt

Par Mathieu de Taillac

Il y a 13 heures

espagne Train



Un train de banlieue a déraillé mardi après l'effondrement d'un mur de soutènement près de Barcelone. *Albert Gea / REUTERS*

Les deux catastrophes ferroviaires survenues cette semaine à deux jours d'intervalle et causant la mort de 44 personnes, mettent en lumière le manque d'entretien d'un vaste réseau confronté à l'explosion de son trafic depuis l'ouverture à la concurrence.

Les 400.000 utilisateurs quotidiens des trains de banlieue catalans ont dû trouver une alternative ce mercredi. Après l'accident à Gélida mardi soir, le gouvernement régional a suspendu l'ensemble du service. Le choc d'un train de banlieue contre un mur de soutènement affaibli par les très fortes précipitations a provoqué la mort du

conducteur et infligé des blessures graves à quatre passagers. La compagnie publique espagnole, Renfe, a effectué des marches à blanc toute la journée : des trains transportant uniquement un conducteur et un technicien ont inspecté le réseau.

L'accident en Catalogne a stupéfait les Espagnols, provoquant une édition spéciale du JT de la télévision publique. Il se produisait 48h après la catastrophe ferroviaire qui a provoqué 43 morts à Adamuz, en Andalousie. Au lendemain du second drame, le syndicat majoritaire des conducteurs a appelé à une grève générale les 9, 10 et 11 février pour exiger de meilleures conditions de sécurité.

Un manque d'investissements chronique

Au gouvernement catalan, on se défend de céder à une psychose. « *C'est uniquement une question de sécurité, il faut revoir l'état du réseau à la suite de la tempête de mardi soir* », indique une source du gouvernement régional. Son inquiétude porte sur un problème plus profond : le manque d'investissements chronique dans ces trains de banlieue, appelés en Catalogne Rodalies, et dans le reste de l'Espagne, Cercanías.

« *Le problème d'une Ferrari, c'est que ce n'est pas seulement l'achat qui coûte cher, mais aussi l'entretien* ». Salvador García-Ayllón, directeur du département d'ingénierie civile de l'Université polytechnique de Carthagène, a ouvert le débat sur la maintenance du réseau avec un article publié au lendemain de l'accident d'Adamuz, une polémique qui s'est amplifiée après les événements, d'apparence très différents, à Gérida.

« *Les deux accidents ont des causes immédiates différentes*, nuance l'ingénieur pour *Le Figaro*. Mais il y a probablement un fond commun : le manque d'investissement dans la maintenance des infrastructures ». Ou comme le dit Roberto Camilo García Cáceres, expert indépendant en économie du chemin de fer : « *Les politiques aiment beaucoup inaugurer de nouvelles lignes et de nouvelles gares de TGV, en revanche personne ne prend la pose devant une machine de bourrage !* ». Les dépenses de maintenance ont largement oscillé en fonction de la conjoncture économique. Elles sont passées de 6 milliards d'euros en 2009 à 2 milliards en 2019, avant de lentement remonter à un peu moins de 4 milliards en 2023.

Le trafic en forte hausse

Pourtant, sur la dernière période, le trafic de passagers a explosé. Avec l'ouverture de la concurrence sur les lignes en grande vitesse en 2021, l'implantation de Ouigo puis de la compagnie italo-espagnole Iryo a provoqué une augmentation de 77% du nombre d'utilisateurs du TGV. « *Le cas de la ligne vers l'Andalousie, la première d'Espagne, est emblématique*, poursuit García Ayllón. *On est passé de 16 trajets quotidiens à son inauguration en 1992 à 200 aujourd'hui !* » Plus d'opérateurs, des trains parfois plus lourds que ceux de Renfe, et davantage de passagers. Les voies ferrées sont-elles capables de supporter une telle pression ? Et l'Espagne, qui a construit le deuxième réseau de grande vitesse du monde, après la Chine, peut-elle se permettre d'en garantir le parfait état de fonctionnement ? « *Oui, à condition que l'investissement soit proportionnel à la charge* ».

Le problème est contre intuitif : en multipliant l'utilisation de sa gigantesque infrastructure, l'Espagne ne devrait-elle pas avoir davantage de facilités pour financer la maintenance des voies via la redevance ? « *C'est un problème politique*, répond García Cárceles. *Répercuter l'ensemble des coûts obligerait à augmenter fortement les prix des billets* ». Et aucun gouvernement ne veut être celui qui impose des tarifs prohibitifs.

L'existence de lignes déficitaires, opérées uniquement par Renfe, rend d'autant plus complexe les investissements dans l'infrastructure. « *Les liaisons de Madrid vers Barcelone, l'Andalousie et Valence sont les seules rentables*, résume García Cárceles. *À côté de cela, il y a des lignes vers Cuenca ou Albacete qui se limitent à transporter de la ferraille* ».

Au-delà de la tragédie humaine de ces accidents, l'Espagne s'interroge aussi sur les conséquences économiques. « *Elles peuvent être beaucoup plus lourdes que ce que l'on imagine*, avertit l'expert. *Les gens prennent le train parce qu'il est sûr et fiable. Si cette image s'affaisse, il peut y avoir un transfert vers les autres modes de transport* ». Sans compter tout l'écosystème espagnol associé au chemin de fer. « *Les entreprises espagnoles sont présentes dans la quasi-totalité des grands projets ferroviaires à travers le monde, que ce soit dans la construction ou comme opérateurs. Ce prestige peut être mis à mal* ». Et la confiance des usagers est à reconquérir.

La rédaction vous conseille