



### Appel à Manifestation d'Intérêt

Vente d'une **soixantaine d'ensembles immobiliers d'intérêt ferroviaire**, propriété de la SNAT (ex-FRET SNCF)

Consultation disponible à partir du **1<sup>er</sup> avril 2026** sur le site du Journal Officiel de l'Union Européenne (JOUE)



Actualités / Ferroviaire / [Trois ans après la pire catastrophe de s...](#)



# Trois ans après la pire catastrophe de son histoire, le réseau ferroviaire grec reste dans un état alarmant

Publié le 23/03/2026 à 05h55



train en Grèce

En Grèce, aucun train n'a circulé, le samedi 28 février dernier. Trois ans jour pour jour après [la pire catastrophe de l'histoire du ferroviaire grec](#), les cheminots hellènes avaient décrété une grève nationale de 24 heures, en hommage aux 57 victimes de la collision entre deux trains le 28 février 2023. Des dizaines de milliers de personnes défilaient en même temps dans quelque 70 villes et îles du pays méditerranéen.

Alors que s'ouvre aujourd'hui le procès principal, la société grecque reste traumatisée par « le crime de Tempé », du nom de la vallée où s'est produit la collision, à 350 kilomètres au nord d'Athènes. Ce soir-là, un train de voyageurs d'Hellenic Train reliant la capitale grecque à Thessalonique percute à pleine vitesse un train de marchandises qui circulait sur la même voie en sens inverse, après une erreur



Recevoir toute l'actualité Ferroviaire &gt;

Sous-effectif chronique, sous-investissement structurel, contrôles et culture de la gestion des risques inexistantes, maintenance minimale du matériel roulant et des infrastructures... le transport ferroviaire grec, cible de coupes budgétaires massives après l'éclatement de la crise, est à la dérive depuis plusieurs années et opère à l'extrême limite de ses capacités.

Jusqu'à la collision de Tempé, les trains circulaient à 160 km/heure sur un réseau aveugle, à la merci d'une erreur humaine. « *Plus rien ne fonctionnait, l'exception était devenue la règle* », rappelait récemment Kostas Genidounias, président du syndicat grec des conducteurs de trains, lors d'une table ronde. Les très nombreuses mises en garde des cheminots à l'adresse de leur hiérarchie et du gouvernement sont pourtant restées lettre morte.

Le soir du 28 février 2023, le chef de gare de Larissa était seul et inexpérimenté. Aucun système n'a pu alarmer ou empêcher deux trains de circuler sur la même voie pendant douze minutes : les feux de signalisation et le téléguidage étaient en panne, tandis que le système de signalisation ETCS n'était pas encore en service, en raison d'un chantier comptant une dizaine d'années de retard.ces mêmes faits.

Trois ans plus tard, les trains ne circulent plus qu'à vitesse réduite sur l'axe Athènes-Thessalonique, où s'est produite la catastrophe. Et la situation du ferroviaire grec est devenue un sujet brûlant. Le gouvernement a admis « *des erreurs et des lacunes* », et communique activement sur le « *nouveau chapitre* » des chemins de fer hellènes. « *Nous avons opéré des changements profonds* », assurait le 1er mars le Premier ministre grec, Kyriakos Mitsotakis, sur les réseaux sociaux.

### « La situation a empiré »

Démantelées pendant la crise, les filiales de OSE ont de nouveau été rassemblées sous une même entité, avec un budget revu à la hausse. L'autorité grecque de régulation du ferroviaire, qui n'a rien vu des défaillances immenses du réseau, a elle aussi été renforcée.

Surtout, Kyriakos Mitsotakis promet un chemin de fer « *plus sûr et plus moderne* » dès l'été prochain, avec l'entrée en service des systèmes de sécurité (signalisation, télécommande, ETCS) sur l'axe Athènes-Thessalonique. Les deux principales villes grecques seraient ainsi reliées en 3h30 contre plus de 6 heures aujourd'hui, à raison de huit trajets par jour (deux actuellement).

Malgré ces quelques progrès, les cheminots et les ingénieurs interrogés par « La Vie du rail » décrivent une situation toujours alarmante. « *Oui, la ligne Athènes-Thessalonique avance, mais ce n'est qu'une seule ligne* », explique Alexandros Tzambalis, secrétaire général de la Fédération panhellénique des cheminots et des moyens de Transport sur rails, qui chapeaute l'ensemble des syndicats du ferroviaire.

Alexandroupoli, Xanthi, Komotini, Serrès, Volos, Lamia, Patras, Pyrgos, Kalambaka... à l'exception d'Edessa, presque aucune des villes de province grecque où le chemin de fer existe n'est actuellement desservie, en raison de problèmes techniques, du retard des chantiers ou du manque d'effectifs. Selon



La Grèce, pays de la route et des péages, paye des décennies de sous-investissement et de « *manque de volonté politique* », observe Zoi Christoforou, professeure à l'Ecole de génie civile de l'Université de Patras et membre du comité ferroviaire de l'association grecque des ingénieurs de transports.

En 2021, deux ans avant la catastrophe, cette association publiait un rapport pointant les faiblesses critiques du réseau, et suggérait notamment la création d'une base de données pour inventorier et surveiller en temps réel l'état du matériel et des infrastructures. « *Rien ne semble avoir beaucoup changé*, déplore l'universitaire. *En termes de planification ou de sécurité, il y a un manque incroyable de savoir-faire en Grèce, à tous les étages* ».

Cette pénurie de compétences, mais aussi le manque de moyens et le manque d'empressement du gouvernement à recruter, expliquent pourquoi OSE reste en sous-effectif structurel. Celle-ci compte actuellement 1.400 employés, dont seulement 600 titulaires pour 800 contractuels, alors que l'organigramme prévoit 2.500 postes. Avec 0,5 cheminot par kilomètre de ligne, OSE est très loin de la moyenne européenne (2), pointent les syndicats.

De manière générale, seules quelques-unes des 18 recommandations formulées il y a un an par l'organisme grec d'enquête sur les accidents ont été mises en place. « *Nous n'avons pas vu de plan organisé couvrant toutes les faiblesses, avec une analyse et un calendrier détaillés. Tout se fait très lentement et de manière fragmentée* », déplore Petros Evgenikos, vice-président de l'association des ingénieurs de transports, qui a contribué à ce rapport.

### Un procès aux 36 accusés

36 personnes vont comparaître au cours du procès qui débute le 23 mars. Dont le chef de gare, qui a commis l'erreur d'aiguillage, deux de ses anciens collègues, l'ancien président de l'autorité de régulation ferroviaire et des cadres d'OSE, la compagnie ferroviaire publique. La grande majorité est jugée pour « *mise en danger de la sécurité des transports* », un crime passible d'une peine allant de dix ans d'emprisonnement à la perpétuité.

Les parties civiles sont l'Etat grec et la plupart des 55 familles des victimes. Celles-ci dénoncent le fait que nombre de responsables n'ont pas été inculpés alors qu'ils portent une lourde responsabilité. Au premier rang desquels Kostas Karamanlis, l'ancien ministre des Transports, et Hellenic Train. Des représentants de cette dernière sont poursuivis mais pour des délits. Alstom et son associé grec Aktor sont aussi au coeur des critiques des familles. Le contrat signé en 2014 et qui les engageait à équiper la ligne Athènes-Thessalonique du système ETCS n'était toujours pas livré en 2024. Ce dispositif aurait permis d'éviter la collision entre les deux trains, selon le juge d'instruction qui a diligenté l'enquête.