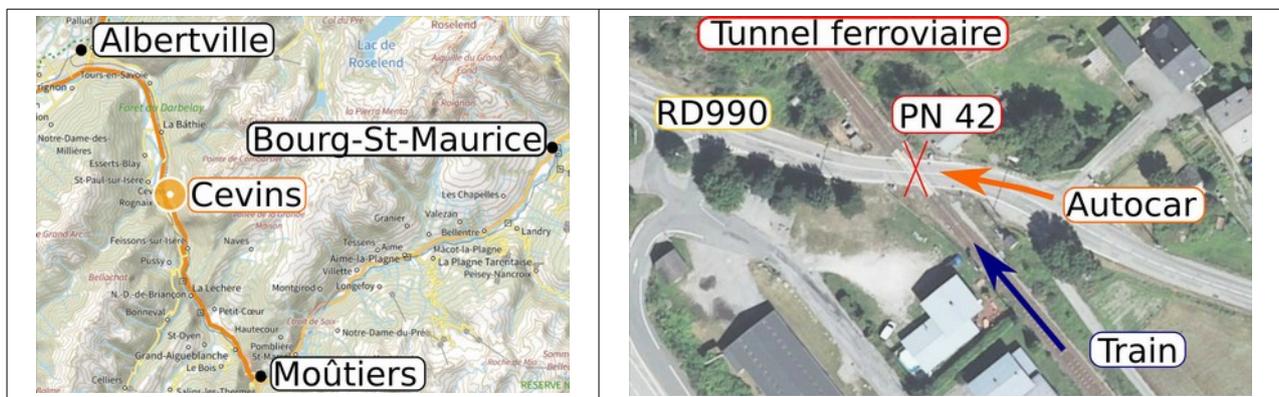


Collision entre un train express régional et un autocar sur le passage à niveau n° 42 survenue le 24 janvier 2023 à Cevins en Savoie.

Fiche de présentation

I) Localisation de l'accident

L'accident s'est produit sur le passage à niveau (PN) n° 42 situé en agglomération sur la commune de Cevins en Savoie (73). Ce PN comporte un téléphone d'alerte, quatre feux rouges clignotants, deux sonneries et deux demi-barrières. Il ne fait pas partie de la liste des PN inscrits au programme national de sécurisation.



Localisation de la commune de Cevins et vue aérienne du passage à niveau n° 42
source : Géoportail IGN, légende BEA-TT

Situé à proximité d'un tunnel ferroviaire, il permet le croisement entre la voie unique banalisée de la ligne ferroviaire n° 899 000, reliant Montmélian à Bourg-Saint-Maurice et électrifiée en 25 kV, avec la route départementale n° 990 gérée par le conseil départemental de la Savoie. Ce PN est muni d'un dispositif d'enregistrement.

II) Les faits, d'après les premiers éléments recueillis

Mardi 24 janvier 2023, les conditions météorologiques étaient favorables pour la conduite. Le train express régional n° 883 158, constitué de cinq voitures et d'une locomotive en position arrière, avec 52 passagers à bord, circulait en provenance de Bourg-Saint-Maurice (73) et à destination d'Aix-les-Bains (73). Opéré par l'entreprise ferroviaire SNCF Voyageurs, ce train circulait à l'heure et s'était remis en marche après avoir desservi la gare de Notre-Dame-de-Briançon en direction de Cevins.

Peu après 7 h, un autocar de desserte régionale, avec son conducteur comme seul occupant, s'est retrouvé immobilisé sur les voies ferrées.

Peu de temps après, le PN n° 42 s'est fermé normalement et le conducteur de l'autocar n'a pas évacué son véhicule avant que celui-ci ne soit percuté par le train circulant à la vitesse de l'ordre de 90 à 100 km/h selon les premières déclarations de son conducteur.

Le choc a été très violent.

L'autocar a été coupé en deux : l'avant a été projeté sur la gauche des voies ferrées et a, après le choc initial, probablement heurté le côté gauche de la première voiture ainsi que des installations ferroviaires ; l'arrière de l'autocar a percuté des installations ferroviaires. Le conducteur de l'autocar, qui était dans son véhicule au moment de la collision, a été gravement blessé.



Photo de l'autocar après l'accident (source SNCF)

Le train a subi plusieurs chocs, frontaux et latéraux. La cabine de réversibilité, qui constituait l'avant du train, a été endommagée mais a protégé le conducteur. La première voiture a été heurtée par le côté gauche. Le train a réussi à entrer et franchir le tunnel ferroviaire de Cevins situé à proximité du PN. Après un freinage d'urgence, les voitures se sont immobilisées à la sortie du tunnel, seule la locomotive est restée à l'intérieur.

Trois passagers du train ont été légèrement blessés et ont été secourus à bord de la première voiture.

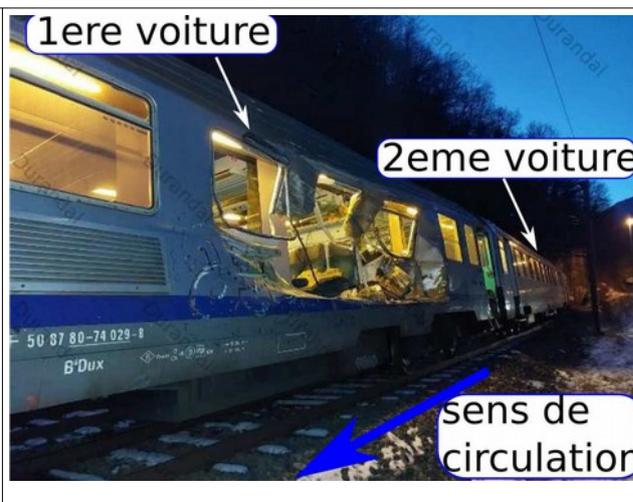


Photo du train après l'accident (source SNCF)

III) L'ouverture de l'enquête

À ce stade, la cause de l'immobilisation de l'autocar est inconnue. Les investigations porteront également sur :

- l'expérience de conduite du conducteur de l'autocar, conducteur saisonnier ;
- les mesures de formation initiale et continue mises en place par l'entreprise de transport routier ;
- la résistance du matériel ferroviaire vis-à-vis des chocs ;
- la dynamique des chocs successifs entre l'autocar, le train et l'environnement, notamment les installations ferroviaires, les obstacles naturels ou artificiels et l'entrée du tunnel ferroviaire ;
- la non-évacuation de l'autocar par son conducteur, ainsi que la non-utilisation du téléphone d'alerte du passage à niveau.

Cette enquête sera réalisée dans le cadre des articles L. 1621-1 à L. 1622-2 et R. 1621-1 à R. 1621-26 du Code des transports. Elle a pour seul objet de prévenir de futurs accidents et ne vise pas à déterminer des responsabilités. Elle consiste à collecter et analyser les informations utiles pour déterminer les causes et les facteurs contributifs à la survenue de l'accident, en vue de formuler des recommandations de sécurité visant à réduire le risque de répétition d'accident analogue.