

septembre 2026

Note d'information
sur l'avancement de l'enquête relative à la situation de nez à nez, sans collision, de
deux trains de SNCF Voyageurs circulant sur une ligne à une voie banalisée
survenue à Marseille le samedi 6 septembre 2025.

Avertissement :

L'enquête technique du BEA-TT n'est pas terminée.

Cette note vise à informer de l'avancement de l'enquête technique et à annoncer dès que possible aux entités concernées les premières orientations préventives.

Elle s'appuie sur des éléments encore partiels.

La localisation de l'événement

L'événement s'est produit sur la voie banalisée reliant les établissements St-Antoine à St-Joseph sur la ligne SNCF n°905 000 – Lyon-Perrache à Marseille-Saint-Charles (via Grenoble).

C'est une ligne majoritairement non électrifiée, sauf depuis la gare de Marseille Saint-Charles jusqu'à la bifurcation d'Aix-en-Provence (Traction électrique en 1500 volts courant continu). Elle est exploitée en partie en double voie, et, pour le reste, en une voie banalisée (chaque voie peut être empruntée dans les deux sens).

Le cantonnement (c'est-à-dire la gestion de l'espacement entre les trains) de cette partie de la ligne est réalisé par du block automatique lumineux. Ces sections de ligne sont équipées de la liaison radio avec les trains de type GSMR et du KVB (contrôle de vitesse par balise).

Le point d'arrêt des trains est situé à St-Antoine, un quartier du 15^e arrondissement de Marseille. La gestion des circulations de la ligne est exploitée par SNCF Réseau en commande centralisée :

- d'Aix-en-Provence à Saint-Antoine (Signaux C 8208 – C 8210) par le Poste 2 de Marseille-Saint Charles.
- de Saint-Antoine (signaux C 8103 – C 8101) à la Bif des Chartreux le Poste 1 de Marseille-Saint Charles.

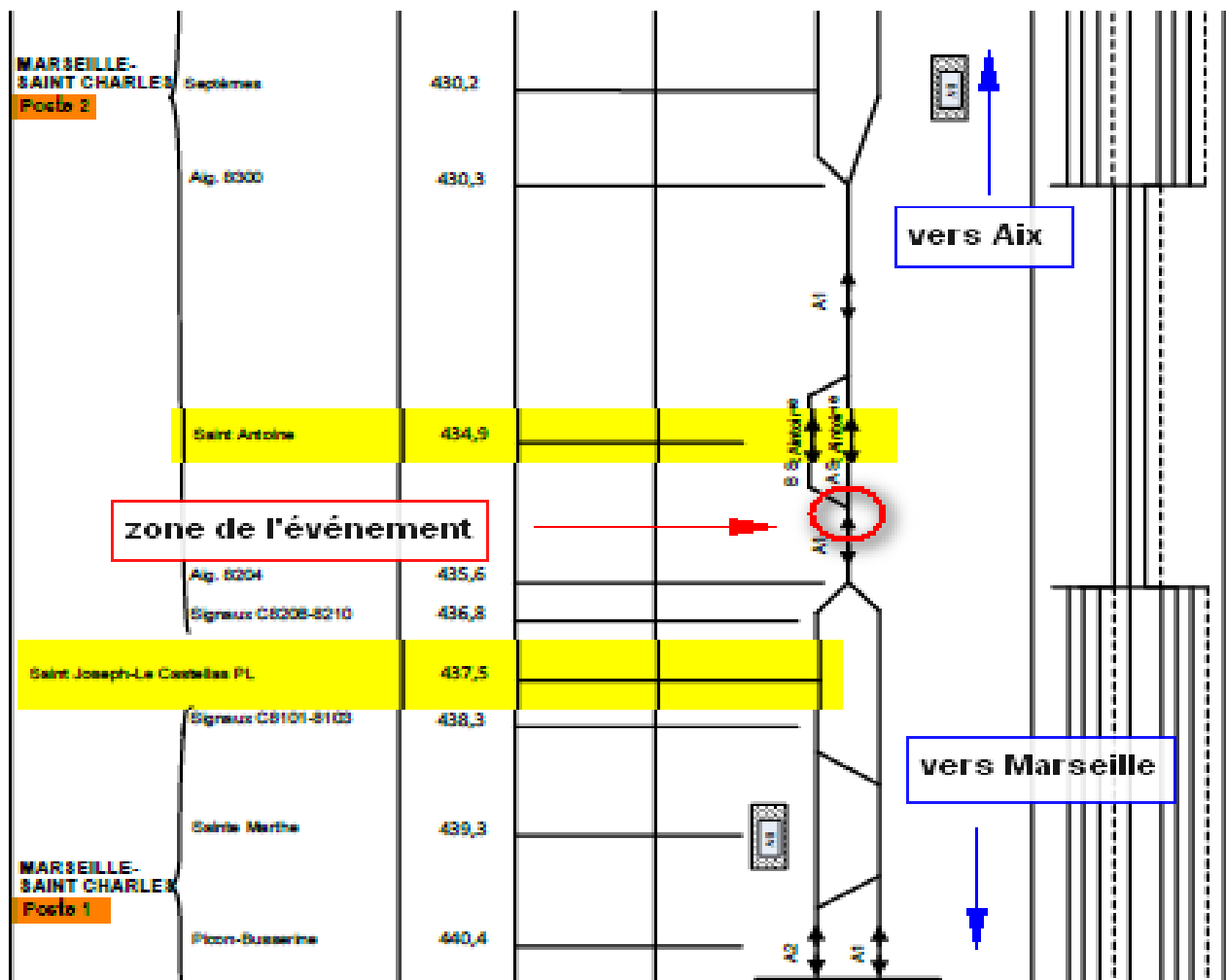


Schéma de situation (Source : SNCF Réseau, légende BEA-TT)

Les faits, d'après les premiers éléments recueillis :

Le train n° 880 697 (Sisteron – Marseille) et le train n° 17 402 (Marseille – Briançon) étaient composés d'engins moteur bi-modes. Ces trains étaient opérés par l'entreprise ferroviaire (EF) SNCF Voyageurs.



Engin moteur bimodes, (source SNCF)

Le samedi 6 septembre 2025 depuis 06 h 00, un dérangement de zones a lieu à St-Joseph Le Castellat. Les deux intervalles des voies 1 et 2 (du Km 436,850 au Km 438,311) sont en non-libération par intermittence. Il est impossible aux agents circulation (AC) de prendre le sens. Les AC des Postes 1 et 2 de Marseille échangent des dépêches afin d'interdire la commande de tout itinéraire de sens contraire et étudient la possibilité de circuler en mode dégradé. La circulation est reprise avec restrictions dans les deux sens.

À 07 h 44, au dégagement du train n° 880 108, l'AC du Poste 1 prépare la procédure pour le train n° 17 402. Les conditions d'établissement de l'itinéraire de Sainte-Marthe vers Saint-Antoine sur l'annexe 2 de la consigne¹ Rose du Poste sont vérifiées.

À 07 h 53, le train n° 17 402, en gare de St-Joseph, reçoit un ordre et reprend sa marche sens pair sur la voie banalisée en direction de St-Antoine. Le conducteur du train n° 17 402 franchit le carré fermé et circule en respectant la Marche à Vue².

À 08 h 02, le conducteur du train n° 17 402 est autorisé à reprendre la marche normale au franchissement du signal commandant l'entrée du canton suivant. Il rencontre ensuite la séquence « Ralentissement 60 fermé » puis « Rappel 60 fermé ».

À 08 h 03, le train n° 880 697 est à quai, voie A, à St-Antoine. L'AC du Poste 2 prépare un ordre pour la circulation de ce train de Saint-Antoine vers Sainte-Marthe, puis il lui transmet cet ordre pour l'autoriser à franchir le carré fermé C 8209. L'itinéraire n'a pas été formé et ses conditions d'établissement dans l'annexe 2 de la consigne Rose n'ont pas été vérifiées. Le train n° 880 697, ayant reçu cette autorisation de franchissement, reprend sa marche sens impair en observant la Marche à vue.

Alors qu'il se trouve sur le viaduc, le conducteur du train n° 17 402 se rend compte que le train n° 880 697 est engagé dans sa direction. Il commande l'arrêt de son train, qui est obtenu au Km 435,053 au garage franc de l'appareil de voie 8203.

Le conducteur du train n° 880 697 provoque de même l'arrêt de son train et déclenche les signaux d'alerte lumineux après avoir constaté l'approche du train n° 17 402 dans sa direction. Il est arrêté au Km 435,083. Les deux trains sont distants de 30 m. Les avis sont lancés.

¹ la « consigne rose » désigne la consigne locale d'exploitation, spécifique à chaque poste d'aiguillage. Elle regroupe toutes les règles et les particularités de sécurité des installations sous la responsabilité des aiguilleurs. L'Annexe 2 de ce document est la partie technique essentielle consacrée à la description opérationnelle des itinéraires et du maniement des installations.

² La Marche à Vue est une règle de sécurité ferroviaire fondamentale qui impose au conducteur de réguler sa vitesse pour pouvoir s'arrêter avant n'importe quel obstacle visible sur la voie.

À 08 h 04, la situation est figée pour une situation de quasi-nez à nez des trains. Les contraintes de SNCF Réseau et de SNCF Voyageurs ouvrent une enquête.

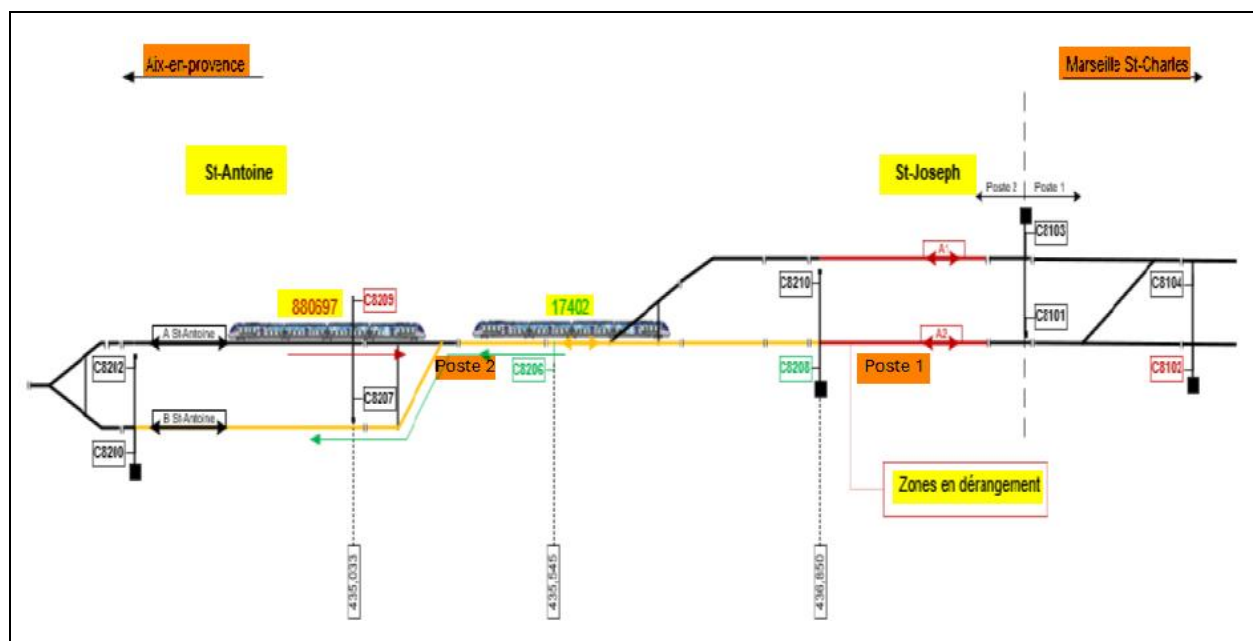


Schéma de l'événement. Source : SNCF Réseau, légende BEA-TT

Les premiers constats

L'événement majeur se produit lors d'un dérangement technique du Poste qui a conduit à maintenir la production ferroviaire en mode dégradé pendant une durée excessive. Il survient à la suite de la délivrance d'une autorisation de franchissement alors que l'itinéraire n'a pas été formé et alors que l'agent circulation du Poste 2 avait connaissance de l'arrivée d'un train de sens inverse en provenance du Poste 1.

L'analyse du fait survenu

Les premiers constats ont orienté les investigations vers plusieurs facteurs techniques ainsi que des facteurs organisationnels et humains. Dans ce cadre, le cursus suivi par l'AC au sein de SNCF Réseau ; les modalités de son suivi ainsi que son environnement de travail ; et enfin les éléments de contexte susceptibles d'avoir contribué à l'erreur ont été analysés.

La déclinaison opérationnelle de la politique de sécurité du groupe SNCF dans l'activité concernée fait également partie de l'analyse. Des difficultés rencontrées par les enquêteurs du BEA-TT pour obtenir certains rendez-vous et pour mener les interviews dans les conditions requises traduisent des écarts importants aux principes essentiels d'une politique de prévention.

--- 000 ---