

Situation de nez à nez, sans collision, de deux trains de SNCF Voyageurs à Marseille (13)

Fiche de présentation

I) Localisation de l'événement

L'événement s'est produit le 6 septembre 2025 sur la voie banalisée entre les établissements St-Antoine et St-Joseph de la ligne SNCF n° 905 000 (Lyon-Perrache à Marseille-Saint-Charles via Grenoble). Le point d'arrêt des trains est situé à Saint-Antoine, un quartier du 15^e arrondissement de Marseille. C'est une ligne majoritairement non électrifiée sauf entre la gare de Marseille Saint-Charles et la bifurcation d'Aix-en-Provence (Traction électrique en 1 500 volts courant continu). Elle est exploitée à la fois en double voie et en une voie banalisée (la voie peut être empruntée dans les deux sens). Le cantonnement (espacement entre les trains) de cette partie de la ligne est réalisé par du block automatique lumineux. Cette section de ligne est équipée de la liaison radio entre le sol et les trains de type GSM-R, et du KVB (contrôle de vitesse par balise).

La gestion des circulations est exploitée en commande centralisée depuis Marseille :

- 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 bifurcation des Chartreux par le **poste 1** de Marseille-Saint Charles.

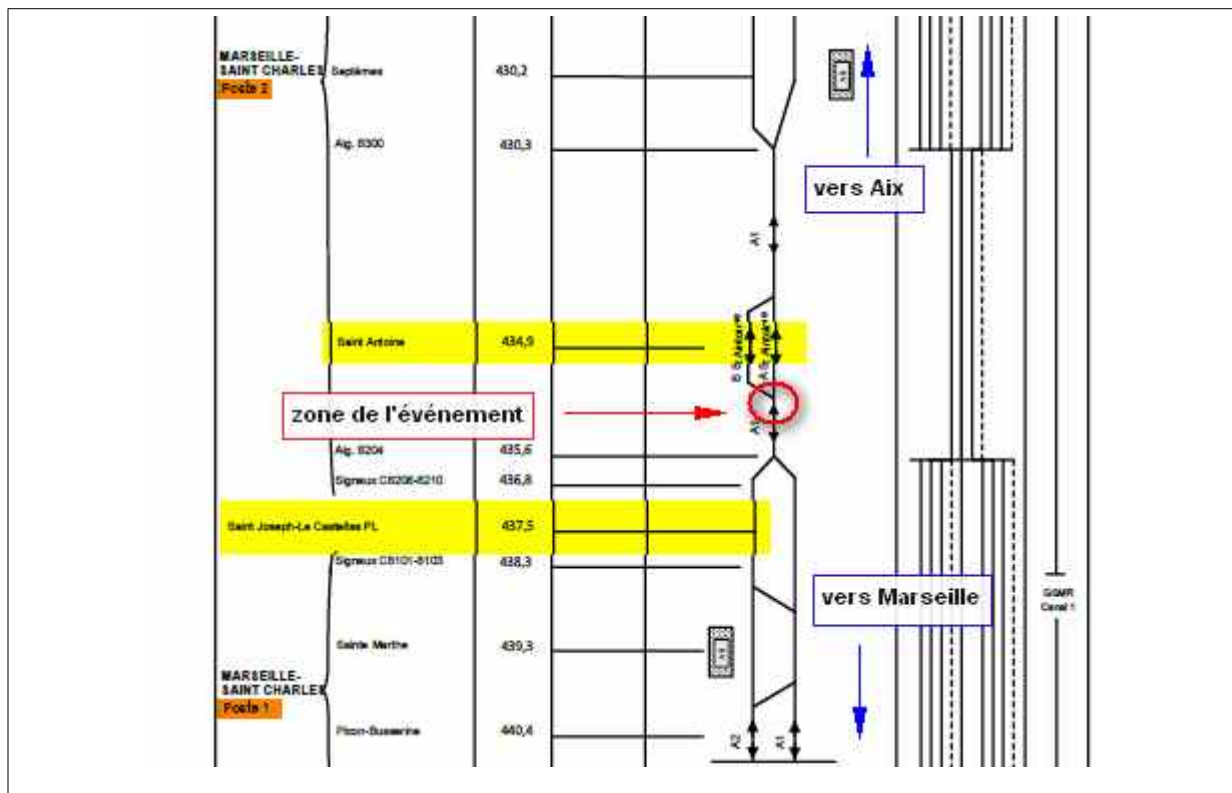


Schéma de situation. Source : SNCF Réseau, légende BEA-TT

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

Le train n° 880 697 (Sisteron – Marseille) et le train 17 402 (Marseille – Briançon) étaient composés d'engins moteurs bimodes (traction thermique et électrique).

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 Castellas. Les deux intervalles des voies 1 et 2 (entre les km 436,850 et 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 l'établissement de tout itinéraire de sens contraire et étudient la possibilité de circuler en mode dégradé conformément aux procédures réglementaires. La circulation est reprise avec restrictions dans les deux sens.

A 07 h 44, au dégagement d'un train précédent (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 définies dans l'annexe 2 de la « Consigne Rose¹ » du poste sont vérifiées.

À 07 h 53, le train n°17 402 est arrêté à St-Joseph, il reçoit une autorisation de franchissement et reprend sa marche sens pair sur la voie banalisée en direction de St-Antoine. Le conducteur franchit le carré fermé et circule en respectant la « Marche à Vue ». À 08 h 02, il 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 ».

A 08 h 03, le train n° 880 697 est à quai, voie A, à St-Antoine. Pour son départ vers Sainte-Marthe, l'AC du Poste 2 prépare un ordre qui lui autorise le franchissement du carré fermé C 8209. L'itinéraire n'a pas été formé et ses conditions d'établissement définies dans l'annexe 2 de la « Consigne Rose » n'ont pas été vérifiées. L'autorisation de franchissement reçu, le conducteur du train n° 880 697 franchit le carré fermé et circule en observant la marche à vue sens impair sur l'itinéraire donnant accès à la voie banalisée en direction de St-Joseph.

Alors qu'il se trouve sur le viaduc, le conducteur du train n° 17 402 se rend compte qu'un autre train est engagé dans sa direction. Il commande l'arrêt de son train. Il est arrêté au Km 435,083

Le conducteur du train n° 880 967, voyant lui aussi l'approche d'un train dans sa direction provoque également l'arrêt de son train et déclenche le signal d'alerte lumineux. L'arrêt est obtenu au Km 435,053 au garage franc de l'appareil de voie 8203. Les avis sont lancés.

À 08 h 04, la situation est figée pour un quasi-nez à nez. Les astreintes SNCF R et SNCF V ouvrent une enquête. Les deux trains sont arrêtés à 30 m de distance.

¹ La « consigne rose » est un classeur de couleur rose qui contient les règles d'établissement des itinéraires, présent dans chaque poste de circulation de SNCF Réseau

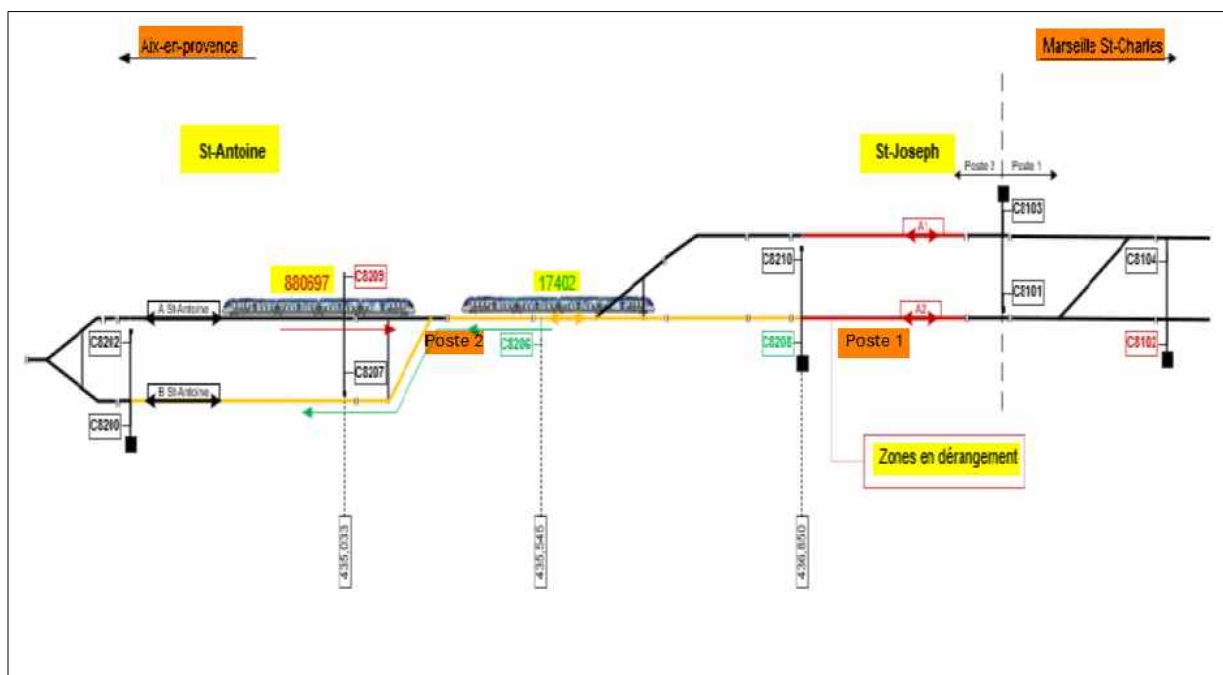


Schéma de l'événement. Source : SNCF Réseau, légende BEA-TT

III) L'ouverture de l'enquête

À ce stade, l'ensemble des causes qui ont conduit au quasi-nez à nez des deux trains n'est pas connu. Les investigations porteront essentiellement sur :

- les causes du dérangement (aspects signalisation et/ou télécommunications) et sa résolution ;
- les conditions de reprise des circulations en mode dégradé sur le site du dérangement ;
- les conditions de délivrance d'une autorisation de franchissement au train 880 697 ;
- le fonctionnement du collectif de travail au sein des postes 1 et 2 de Marseille ;
- la formation, l'habilitation et le suivi des AC des postes 1 et 2 de Marseille ;
- le traitement de l'événement par SNCF Réseau et Voyageurs.

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.