



# MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS

*Liberté*

*Égalité*

*Fraternité*

Mission autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire (MAOT-SF1)



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# **COMITÉ DE SUIVI DES DESSERTES FERROVIAIRES PARIS – BRIANÇON PARIS – NICE**

22 juin 2023

# Quelques consignes pour le Comité



Veillez vérifier que votre microphone est coupé.

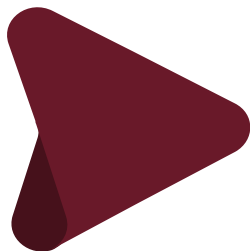


Formulez vos questions par écrit dans l'espace « chat », ou en cliquant sur l'icône « lever la main ». Au moment d'y répondre, l'intervenant vous invitera à rouvrir votre microphone.



Les questions écrites non traitées en séance seront reprises et consignées, dans la mesure du possible, dans le compte-rendu transmis par la suite.

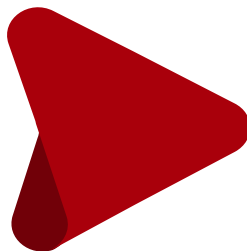
# Sommaire



**Introduction**



**Retour sur les  
services annuels  
2022 & 2023**



**Qualité de  
service**



**Travaux**



**Perspectives**

# 1. Le Comité de suivi des dessertes ferroviaires

Création, composition et objectifs

Rappel du dernier Comité de suivi des dessertes ferroviaires

# Le Comité de suivi des dessertes ferroviaires

Le Comité de suivi des dessertes ferroviaires est une instance créée par Loi pour un nouveau pacte ferroviaire du 27 juin 2018, précisée par le décret n° 2018-1364 du 28 décembre 2018.

## Objet

Il a pour objet la consultation de différents acteurs de la mobilité sur :

- Évolution / mise en œuvre de l'offre de mobilité
- Politique tarifaire
- Qualité de service (régularité, ponctualité et propreté)
- Informations aux usagers, notamment en situation dégradée
- Rénovation / acquisition du matériel roulant
- Accessibilité aux personnes à mobilité réduite et en situation de handicap

## Participants

- Un représentant de l'État qui en assure la présidence
- Un conseiller régional de chaque région desservie
- En Île-de-France, un représentant de IDFM
- Un conseiller départemental de chaque département desservi
- Des conseillers municipaux
- Représentants d'associations d'usagers
- Représentants d'associations de personnes handicapées concernées

Le Comité de suivi des dessertes est notamment alimenté par les travaux conduits dans le cadre des Schémas directeurs des lignes TET et des plateformes d'axe, pilotés par l'État avec l'appui de SNCF Réseau.

# Rappel du dernier comité de suivi des dessertes ferroviaires du 3 décembre 2021

Acteur	Action	Avancement
État	Poursuite de la relance des lignes de trains de nuit	Lancement de la ligne Paris–Aurillac confirmé, et attente des arbitrages interministériels sous l'éclairage des travaux du COI pour d'autres lignes
État & régions	Amélioration de la cohérence horaire entre les trains de nuit et les TER	Travail continuellement effectué dans le cadre des Plateformes services et infrastructures créées en 2021
État & SNCF Voyageurs	Améliorer les substitutions routières en cas de suppressions et la diffusion des informations les concernant	Substitutions routières mises en place systématiquement, et nouvelle méthode de communication de la SNCF pour les plans de transport adapté ; avancement du CSDF pour une meilleure information sur les travaux en 2024

# 2. Retour sur les services annuels 2022 & 2023

Desserte en 2023

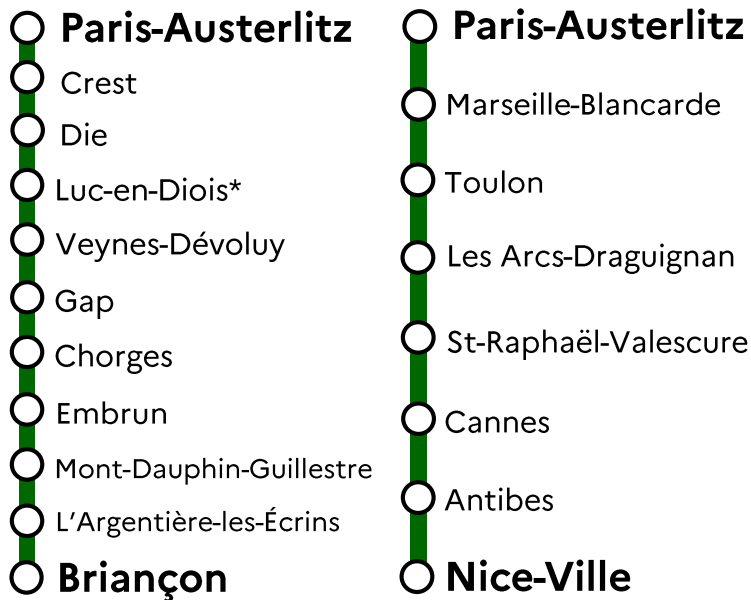
Fréquentation en 2023

Tarifification

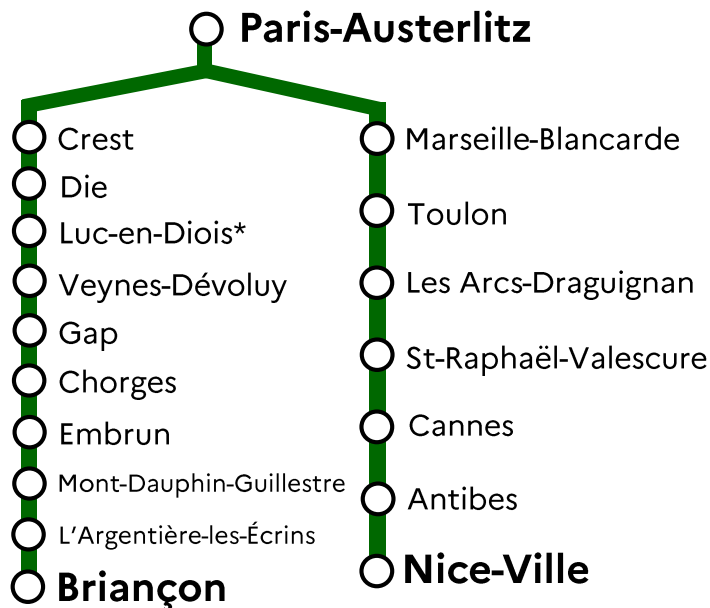


# Desserte en 2023

11 décembre – début avril



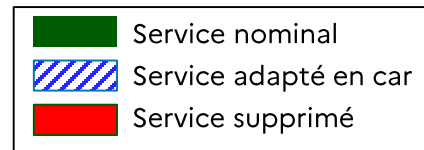
début avril – 9 décembre



- entre mi-décembre et mars : circulation de deux trains
- entre avril et décembre : circulation d'un train bitranche avec séparation des tranches à Valence

\* nuit du dimanche au lundi uniquement, excepté en été (desserte quotidienne)

# Périodes de service exceptionnel en 2023



➤ **Impacts des mouvements sociaux contre la réforme des retraites**, importants sur les lignes de nuit de par les nombreux territoires traversés : 16 trains annulés en janvier et février (-13%) et 28 en mars (-23%)

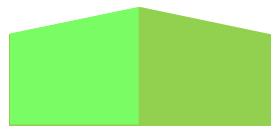
➤ **Travaux portant sur le développement de la Commande Centralisée du Réseau** à l'entrée de la voie unique au niveau de Livron

- [Substitution routière entre Paris et Briançon](#) de façon quotidienne pendant les vacances scolaires ainsi que les nuits de vendredi à dimanche hors vacances
- [Pas de substitution entre Paris et Nice](#) étant donné le temps de parcours et l'existence d'offres de transport alternatives

# Paris – Briançon : fréquentation globale en 2022

Trafic global du  
01/01/2022 au 31/12/2022

**133 453 voyages**

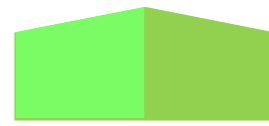


**+ 6 %**  
2022 vs. 2019



Trafic sur les 15 dates  
substituées par autocars

**1 625 voyages**



**+9 %**  
2022 vs. 2019

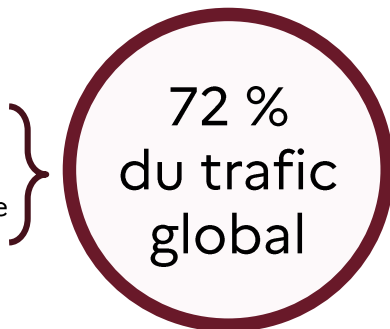


- Comparaison avec 2019 puisqu'en 2021 des travaux de grande ampleur ont profondément modifié la production et le plan de transport de la ligne
- Réduction des ventes en début d'année 2022 en raison de la pandémie
- En raison de travaux, les mois de septembre, octobre et novembre 2022 ont été beaucoup impactés (52 dates sans circulation pour ces trois mois)
- 15 dates substituées par de l'autocar en 2022 (32 en 2019) avec une offre de substitution améliorée (2 cars par sens par nuit impactée au lieu d'un seul)

# Paris – Briançon : fréquentation par arrêt en 2022

Globalement, le trafic augmente fortement à Briançon, l'Argentière-les-Écrins et Chorges (en vert) mais diminue fortement à Gap et Veynes-Dévoluy (en rouge)

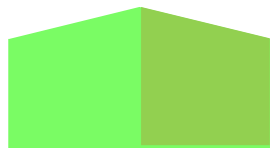
- Paris <> Briançon
- Paris <> Gap
- Paris <> Mont-Dauphin-Guillestre



Fréquentation par origine-destination (en voyages)	Trafic 2019 (PAX et %)	Trafic 2022 (PAX et %)	Évolution
Paris <> Briançon	40 600 (32%)	48 600 (36 %)	20 %
Paris <> Gap	29 200 (23%)	25 500 (19 %)	-12 %
Paris <> Mont-Dauphin – Guillestre	20 600 (16%)	21 400 (16 %)	+ 4 %
Paris <> Embrun	13 000 (10%)	13 600 (10 %)	+ 5 %
Paris <> L'Argentière les Ecrins	8 400 (7%)	10 600 (8 %)	+ 27 %
Paris <> Veynes Dévoluy	6 800 (5%)	6 000 (4 %)	-11 %
Paris <> Chorges	2 500 (2%)	3 200 (2 %)	+ 25 %
Paris <> Die	2 700 (2%)	2 700 (2 %)	+2 %
Paris <> Crest	1 400 (1%)	1 500 (1 %)	+10 %
Paris <> Luc-en-Diois	255 (0%)	235 (0 %)	-7 %
<b>Total de la ligne</b>	<b>125 300 (100%)</b>	<b>133 500 (100 %)</b>	<b>+6 %</b>

# Paris – Nice : fréquentation globale en 2022

Trafic global du 01/01/2022  
au 31/12/2022

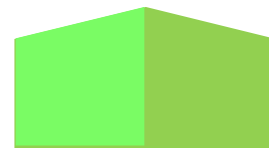


**151 000 voyages**

**+ 240 %**  
2022 vs. 2021



Trafic estival du 01/07 au  
31/08/22



**35 000 voyages**

**+ 135 %**  
2022 vs. 2021



- Environ 2 fois plus de jours de circulation en 2022 par rapport à 2021. Même nombre de jours de circulation sur la période estivale
- En raison de travaux, les circulations ont été moindres en octobre (12 dates non-circulées), en avril (12 dates), en mars (7 dates) et en septembre (6 dates)
- Été 2022 qui a très bien fonctionné avec +135% de fréquentation supplémentaire pour un nombre de circulations équivalent

# Paris – Nice : fréquentation par arrêt en 2022

Élément dimensionnant : environ 2 fois plus de jours de circulation en 2022 par rapport à 2021

- Paris <> Nice se démarque avec 59 100 voyages (39 % du trafic)
- Le trafic des 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> destinations Paris <> Toulon, Paris <> Marseille et Paris <> Cannes cumulé équivaut au trafic de Paris <> Nice
- Augmentation de la fréquentation de Marseille qui passe de 12 % du trafic en 2021 à 14 % en 2022

Fréquentation par origine-destination (en voyages)	Trafic 2021 (PAX et %)	Trafic 2022 (PAX et %)	Évolution
Paris Nice-ville	17 400 39 %	59 100 39 %	+ 240 %
Paris Toulon	6 500 15%	22 700 15 %	+ 251 %
Paris Marseille-Blancarde	5 500 12%	20 500 14 %	+ 274 %
Paris Cannes	5 200 12%	16 800 11 %	+ 221 %
Paris St Raphaël-Valescure	4 000 9%	12 500 8 %	+ 207 %
Paris Antibes	3 200 7%	11 400 8 %	+ 254 %
Paris Les Arcs – Draguignan	2 500 6%	8 000 5 %	+ 210 %
<b>Toutes</b>	<b>44 400</b>	<b>151 000</b>	<b>+ 240 %</b>

Paris - Briançon

Paris - Nice

# La tarification

Paris – Toulon

60% des billets vendus à  
moins de 65 € en 2022

Paris – Nice

60% des billets vendus à  
moins de 65 € en 2022

Paris – Marseille

60% des billets vendus à  
moins de 50 € en 2022

Paris – Briançon

60% des billets vendus à  
moins de 75 € en 2022

*NB : Prix des billets en couchettes 2<sup>nd</sup>e et places assises 2<sup>nd</sup>e, billets environ 20 € plus chers en couchettes 1<sup>ère</sup>*

# 3. Qualité de service

Régularité

Satisfaction des voyageurs

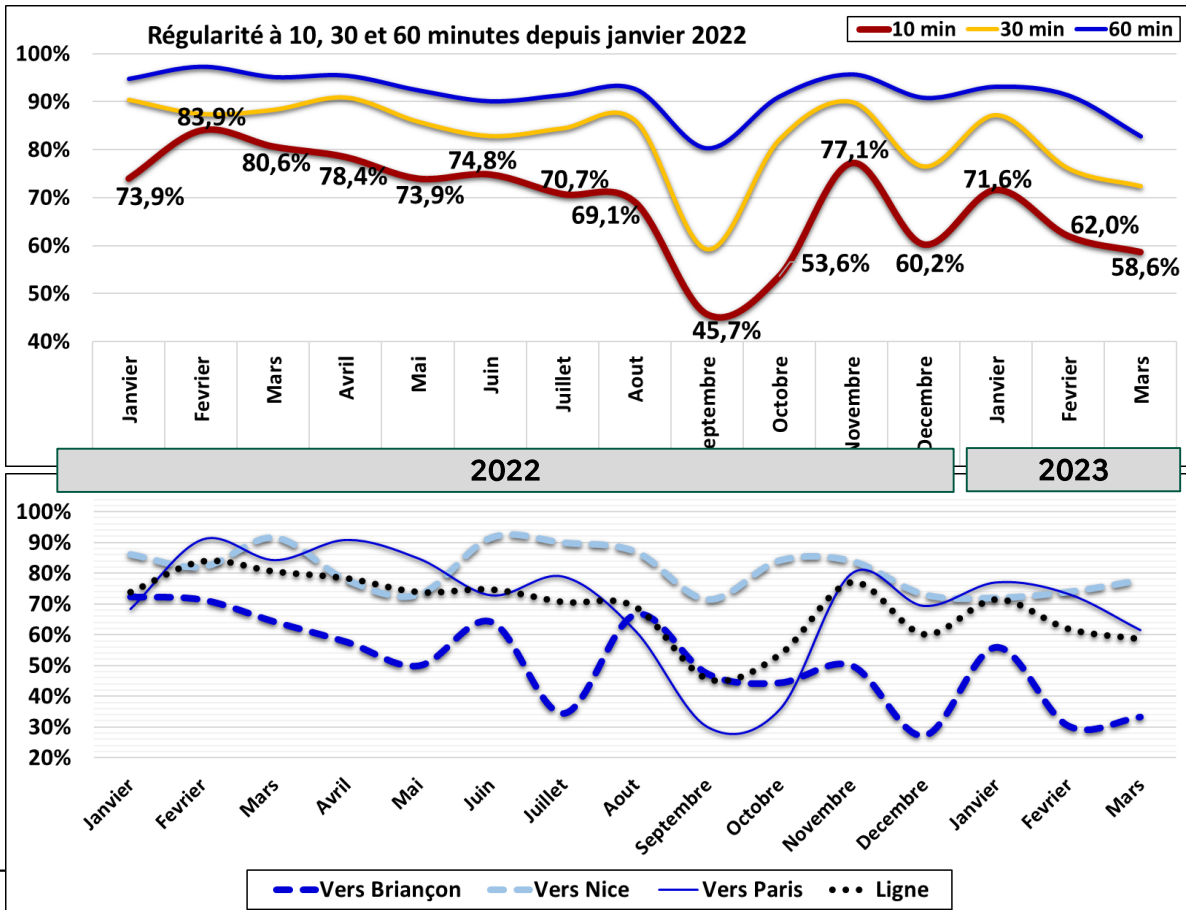
Plan d'actions sur la qualité de service



# Régularité

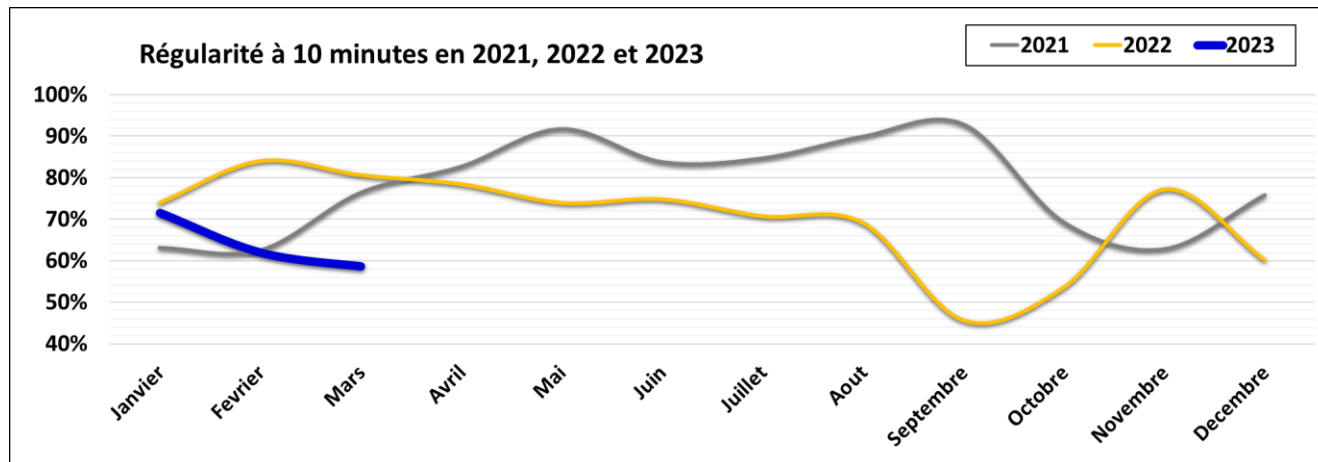
## Une régularité hétérogène suivant les pattes

- Régularité plutôt bonne pour les trains arrivant à Nice
- Régularité basse pour les trains arrivant à Briançon notamment du fait du problème persistant de construction des sillons sur la voie unique entre Veynes et Briançon
- Un début d'année marqué par des dérangements d'installation, les intempéries en janvier ainsi que les autres entreprises ferroviaires : espacement avec des trains de fret et pannes matériel ou accidents de personnes sur les offres régionales



# Régularité

Régularité	2021	2022	2023*	Évolution 2022/2021
10 minutes	79%	71%	66%	-8 pts
30 minutes	90%	84%	81%	-6 pts
1h	96%	92%	91%	-3 pts



**Une baisse de la régularité en 2022**

- Une hausse du nombre de grands retards
- Une fin d'année difficile

\* jusqu'au mois de mars 2023 inclus

# Satisfaction des voyageurs

	Résultats satisfaction clientèle		
	2021	2022	Évolution
Rapport qualité / prix	74%	76%	+2 pts
Satisfaction client globalité du voyage	76%	80%	+4 pts
Satisfaction client globale à bord	75%	79%	+4 pts
Satisfaction propreté des toilettes	75%	65%	- 10 pts
Visibilité chef de bord	71%	75%	+4 pts
Qualité info chef de bord	90%	89%	- 1 pt
Disponibilité chef de bord	93%	90%	- 3 pts

La satisfaction globale du voyage sur la ligne atteint 80%, elle progresse de +4 pts par rapport à 2021, avec le retour de la desserte de bout en bout, sans rupture de charge à Modane, et l'arrivée des rames rénovées à 100% au service 2022.

La qualité de service des CBOR est toujours plébiscitée : visibilité +4 pts et qualité de l'info et disponibilité proches de 90%

Seul point rouge : la satisfaction sur la propreté des toilettes en baisse sensible de - 10pts dû au sujet du débit d'eau faible sur les rames rénovées (défaut de composants). Un rétrofit de maintenance a été programmé de septembre 2022 à mai 2023 sur l'ensemble du parc rénové.

# Satisfaction des voyageurs

	Résultats satisfaction clientèle		
	2021	2022	Évolution
Rapport qualité / prix	70%	71%	+1 pt
Satisfaction client globalité du voyage	76%	78%	+2 pts
Satisfaction client globale à bord	74%	78%	+4 pts
Satisfaction propreté des toilettes	75%	61%	- 14 pts
Visibilité chef de bord	79%	79%	=
Qualité info chef de bord	89%	91%	+2 pts
Disponibilité chef de bord	94%	89%	- 5 pts

La satisfaction globale du voyage sur la ligne atteint 78%, elle progresse de +2 pts par rapport à 2021, avec l'arrivée progressive des rames rénovées au cours de l'année 2022.

La qualité de service des CBOR est toujours de bon niveau : qualité de l'information à 91%, même si la disponibilité est en léger retrait

Seul point rouge : la satisfaction sur la propreté des toilettes en baisse sensible de – 14 pts dû au sujet du débit d'eau faible sur les rames rénovées (rétrofit programmé). Des actions de sensibilisation des équipes de Nice ont été menées avec des effets dès la fin 2022.

# Plan d'action sur la qualité de service

## Attractivité de l'offre de nuit

- **Déploiement, développement et promotion des services à bord et en gare** : kit RSE, amélioration de l'offre de restauration snacking, espaces douches en gare de Paris
- **Déploiement prioritaire des voitures rénovées sur la ligne Briançon au SA2022** et progressivement sur Nice jusqu'à mai 2023 (financement État) + **rétrofit débit d'eau WC**.
- Déploiement du **Wifi** sur l'ensemble des rames rénovées
- Renforcement des **mesures sûreté** : **plan d'action avec équipes de la sûreté ferroviaire entre Nice et Marseille, amélioration de l'offre dames seules et promotion à bord**
- **Préparation du SA 2024** avec éléments de premiumisation de l'offre de nuit

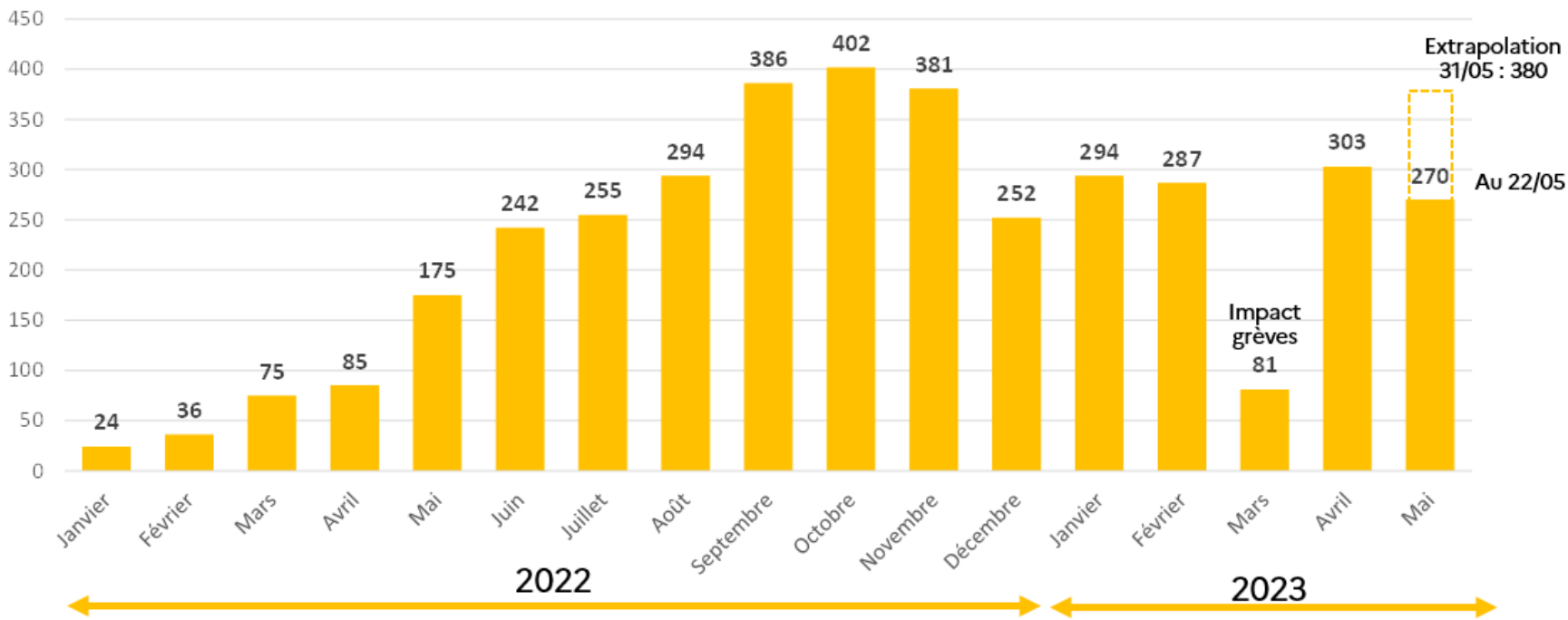
## Nouvelle relation client nuit

- Déclinaison d'objectifs à l'équipe sur la relation et l'information aux clients
- Améliorer la **visibilité du personnel** de bord (chefs de bord et hôte service) et la satisfaction sur **l'information client** en situation normale à bord (proactivité) tout au long du voyage de nuit
- Améliorer la **fluidité et la scénarisation des embarquements** au départ de Paris Austerlitz et Nice
- Ancrer les signatures de service de nuit auprès de nos agents : déploiement des **formations service** et d'une **nouvelle appli digitale métiers** construite avec et pour les agents (annonces à bord, chronogrammes métiers nuit, QR codes clients sur les services ...)

## Focus sur l'Information en situation perturbée

- **Gestion pro-active** des situations d'inconfort des clients par le personnel de bord : rédaction d'un processus pour les gestes clients
- Déploiement de la **nouvelle garantie confort** pour nos clients voyageurs (15% prix du billet)
- **Mise en place de scénario de repli** en cas de perturbation, en inter-métier.
- Saut de performance sur **l'Information aux Voyageurs en situation perturbée** (prise de parole adaptée avant / après le saut de nuit et prise en charge des clients) et **édition d'un nouveau guide des annonces pour les chefs de bord**

# Fréquentation de l'Espace Douches de Paris-Austerlitz sur l'année 2023



# 4. Travaux

État général de l'infrastructure

Travaux majeurs prévus en 2023

Travaux majeurs prévus en 2024

Aménagement des gares

## Portion commune

- Double voie jusqu'aux Laumes
- 4 voies jusqu'à Blaisy
- Double voie jusqu'à Lyon via Dijon
- Paris-Lyon-Marseille électrifié en 1 500 V de Paris à Lyon avec des parties en voie banalisée (Saint Florentin - Les Laumes puis Blaisy - Dijon) et en installation permanente de contre-sens entre Dijon et Macon
- Principaux risques liés à la densité du trafic toutes entreprises ferroviaires confondues entre Paris et Morêt , au goulet d'étranglement entre Blaisy et Dijon (sans possibilité de détournement simple) et à la traversé du nœud ferroviaire lyonnais.
- En revanche, un alternat est prévu sur Bourgogne sud avec la ligne de la Bresse entre Dijon et Lyon via Bourg en Bresse.

## Paris - Nice

- 1500V jusqu'à Marseille inclus ; 25000V de Marseille à Vintimille
- Marseille-Vintimille est soumis à plus de risques externes et notamment incendie/hydraulique.
- Les nombreux gros travaux sont dimensionnants :
  - Renouvellement des appareils de voies de Pas-des-Lanciers

## Paris - Briançon

### Valence - Livron :

- Double voie équipée avec KVB (Contrôle de Vitesse par Balise) et GSMR (Global System for Mobile Railways, un réseau radio-numérique)

### Livron -Aspres :

- Voie banalisée de Livron à Crest : block automatique à permissivité restreinte à Compteur d'essieux avec DAAT (dispositifs d'arrêt automatique des trains) et GSM/GFU
- Voie unique de Crest à Aspres – block manuel voie unique avec DAAT

### Aspres -Veynes :

- Double Voie en block automatique à permissivité restreinte à Compteur d'essieux avec DAAT et GSM/GFU

### Veynes - Gap - Briançon

- Voie unique de Veynes à Gap et blocks manuels voie unique
- Voie banalisée de Gap à Briançon équipée avec des dispositifs d'arrêt automatique des trains et des blocks automatiques à permissivité restreinte à compteur d'essieux

### Livron - Briançon

- Installations vieillissantes qui nécessiteront encore des investissements à moyen terme



# Travaux majeurs prévus en 2023 : impacts

## Toute l'année – Secteur de Montbard

Régénération du  
poste d'aiguillage  
de Montbard  
Régénération du  
block  
automatique sur  
24 km entre  
Montbard et  
Nuit-sous-Ravières  
Renouvellement  
d'appareils de  
voie à Nuit-sous-  
Ravières

**Toute l'année –  
Secteur de Blaisy**  
Régénération du  
Tunnel de Blaisy-bas  
et confortement par  
coque béton

**Toute l'année – Entre  
Blaisy et Dijon**  
Préparation des travaux  
de suite rapide 2024

**Février à 2024**  
Travaux de la  
Commande  
centralisée du Réseau  
Phase 5

**10 et 13 Novembre  
2023**  
Cagnes-sur-mer  
Pose et dépose  
d'aiguilles +  
traversées sous  
voies

### Impacts capacitaires :

- Plusieurs weekend isolés sur l'année avec une interruption des circulations des trains de nuit

### Impacts capacitaires :

Détournement des trains via Livron pour assurer les manœuvres à Valence du lundi au jeudi  
Plusieurs weekends de fermeture pour réaliser des travaux en opération coup de poing

### Impacts capacitaires :

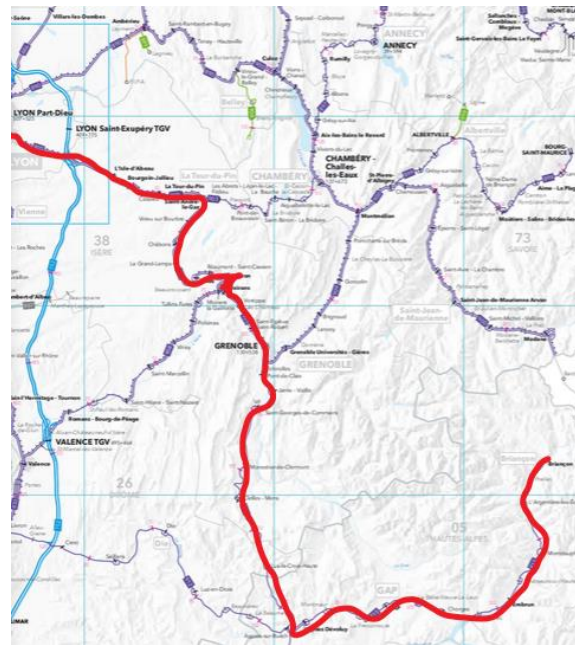
interruption des circulations

# Identification de solutions de circulation

À la demande de la DGITM, des études de détournement sont en cours, afin de trouver d'autres solutions de circulation quand l'itinéraire nominal est en travaux. Les conditions d'un passage via Grenoble et via Cavaillon sont notamment en cours d'instruction (diapositive suivante).

Les premières contraintes à lever pour un passage via Grenoble :

- Travaux programmés de longue date (création d'une sous-station, régénération de passage à niveau ou d'ouvrage d'art,...)
- La ligne est fermée la nuit; 4 à 6 agents supplémentaires seraient nécessaires pour ouvrir les postes et assurer les croisements
- L'exploitation de la VU comporte des particularités techniques qui limitent le nombre de circulations à 8 A/R par jour, ce quota étant déjà utilisé par d'autres EF. Cela nécessiterait donc soit des négociations avec ces EF; soit une étude de criticité pour demander une dérogation de sécurité, ce qui n'est pas garantie
- La configuration de la ligne, notamment le rayon de courbure, impose une limitation de la composition des trains



# Identification de solutions de circulation

Les premières contraintes à lever pour un passage via  
Cavaillon:

- La voie entre Cavaillon et Perthuis est une ligne fret  
non électrifiée à voie unique, ce qui implique:

- Un engin moteur non-électrique
- Des mesures de sécurité complémentaires,  
puisque la ligne est désignée fret

- En outre, cet itinéraire rallongerait notablement le  
temps de parcours, notamment du fait d'un nombre  
de kilomètres beaucoup plus élevé pour rejoindre  
Briançon



# 5. Perspectives

Rénovation du matériel roulant

Aménagements en gare

# Rénovation du matériel roulant

## L'État a financé

**52,2 M €**

Rénovation de  
**71 voitures**

financée intégralement par l'État  
dont 42,5 % dans le cadre du plan  
de relance

- Révision générale
- Rénovation des sanitaires avec changement du meuble et de l'évier et amélioration du distributeur d'eau
- Rehoussage des couchettes
- Internet Wifi à bord
- Prises de courant
- Éclairage LED appliqué à l'entrée et dans les couloirs
- Centrale incendie



## Opération terminée

- Paris – Briançon
- TET de nuit de l'Occitan
  - Paris – Toulouse
  - Paris – Latour-de-Carol
  - Paris – Cerbère

### Calendrier

Février 2021	Mise en service de la 1 <sup>ère</sup> voiture
Avril 2023	Mise en service de la 71 <sup>ème</sup> voiture

Retard concernant 8 voitures, livrées en 2022 et 2023

## L'État finance

**54,6 M €**

Rénovation / remise en état de  
**58 voitures**

financée intégralement par l'État dans le  
cadre du plan de relance à horizon mi 2023

## Opération terminée en juillet 2023

- Paris – Nice
- Paris – Tarbes – Lourdes
- Paris - Aurillac



Voiture rénovée



Couchette

# Aménagement de l'accueil et amélioration de l'information aux voyageurs en gare



## Création d'espaces accueil, douches et sanitaires en gare de Paris-Austerlitz (500 000 €)

- Paris-Austerlitz : depuis décembre 2021, mise à disposition des voyageurs des trains de nuit d'un espace premium d'une surface d'environ 180m<sup>2</sup> avec un espace accueil confortable et 6 douches PMR

## Amélioration des conditions d'accueil dans les gares (692 800 € dont 86 950 € en PACA et 605 850 € en AURA)

- Gare de Veynes : mise en place d'un abri voyageurs de 9 places et amélioration des conditions d'attente sous l'abri existant par la mise en place de 3 bancs assis debout.
- Gare de Chorges : conversion en gare à ouverture/fermeture programmée (GOP)
- Crest, Die et Luc-en-Diois : mise en place dans chaque gare d'un abri voyageurs et de l'information voyageurs dynamique, régénération, de la signalétique fixe de cheminement et d'information, amélioration de l'éclairage et travaux divers (prise des sols, adaptation du site, etc.)

## Allongement des quais en gare de Marseille-Blancarde (4 536 000 €)

- Prolongement et exhaussement des quais MV1 et MV4 selon les normes STI PMR pour atteindre la longueur exploitable de 310 m et permettre la desserte de rames à 11 voitures (rames à 7 voitures avant travaux)
- Eclairage, sonorisation, caméras, équipements de confort

## Remplacement des équipements actuels pour l'information voyageurs (1M€ pour toutes les lignes de nuit)

Sur la région Provence-Alpes-Côte d'Azur :

- Remplacement et pose d'écrans type AFL (afficheurs légers) en gares de Chorges (4)
- Refonte et mise en place de la signalétique de pré-positionnement en gares de Chorges, Embrun, Montdauphin-Guillestre, L'Argentière-les-Écrins

# MERCI

# Annexes



# Desserte en 2023

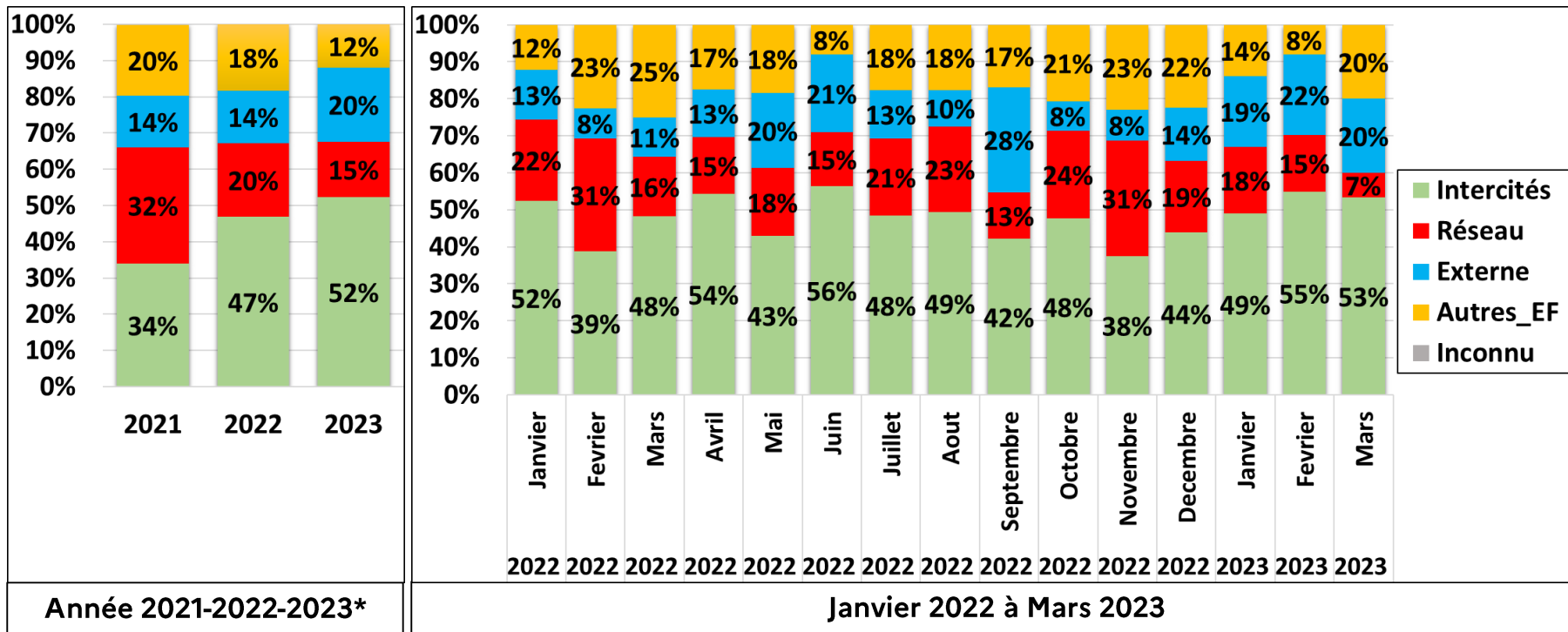
## Exploitation différente suivant la période de l'année

- Exploitation de deux trains entre mi-décembre et fin mars avec maintien du renforcement de la composition du train Paris-Briançon lors de la pointe neige
- Exploitation d'un train bitranche entre avril et décembre avec une séparation des tranches à Valence

Gare	Mi-décembre à Mars		Avril à Décembre	
Paris	21h20	20h52	20h52	
Gap	-	6h54	-	6h54
Briançon	-	8h22	-	8h22
Marseille	6h32	-	6h32	-
Nice	9h08	-	9h08	-

Gare	Mi-décembre à Mars		Avril à Décembre	
Nice	19h16	-	19h16	-
Marseille	21h57	-	21h57	-
Briançon	-	20h00	-	20h00
Gap	-	21h29	-	21h29
Paris	7h54	6h55	6h55	

# Causes de retard > 10 minutes



\* jusqu'au mois de mars 2023 inclus

# Les grands retards > 2h

\* jusqu'au mois de mars 2023 inclus

	Retards entre 2 et 3h	Retards >3h	Causes de retard
2023*	5	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ le 13 janvier : <b>problème voyageurs</b> à Briançon et panne d'un <b>train de fret</b></li> <li>▪ le 9 février : <b>panne matériel</b> à l'Argentière-les-Ecrins</li> <li>▪ le 24 février : <b>panne matériel</b> à Gap</li> <li>▪ le 2 mars : panne d'un <b>train de fret</b> dans le tunnel de Lézennes</li> </ul>
2022	26	21	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ le 15 janvier : <b>panne matériel</b> à St-Marcel</li> <li>▪ le 23 janvier : <b>panne matériel</b> à Briançon et <b>escale</b></li> <li>▪ le 7 février : <b>travaux</b> en Île-de-France et <b>malveillance</b> à Cassis</li> <li>▪ le 8 février : <b>malveillance</b> à Lézennes et problème <b>voyageurs</b> à Gap</li> <li>▪ le 11 mars : <b>accident avec animaux</b> au niveau de Lyon</li> <li>▪ le 5 avril : <b>dérangement d'installation</b> à Aspres et <b>escale</b> à Valence</li> <li>▪ le 1<sup>er</sup> mai : <b>accident de personne</b> à Villeneuve-sur-Yonne</li> <li>▪ le 4 août : <b>panne matériel</b> à Veynes et <b>accident de personne</b> à Valence</li> <li>▪ le 8 septembre : <b>accident de personnes</b> à Vienne</li> <li>▪ le 14 septembre : <b>orages</b> à Crest</li> <li>▪ le 23 septembre : <b>pannes matériel</b> à Valence et en Côte-d'Or</li> <li>▪ le 20 octobre : <b>autres entreprises ferroviaires</b> dans le Sud-Est et <b>escale</b> à Marseille</li> <li>▪ Le 6 novembre : <b>panne matériel</b> en gare de Livron</li> </ul>
2021	6	6	

# Suppressions opérationnelles

Un taux de suppression en légère hausse en 2022...

- 12 en raison de **pannes matériel**
- 9 à la suite d'**accidents de personnes**
- 4 à cause de **trains de fret**

... ainsi qu'en 2023

- 4 à cause d'**accidents routiers**
- 2 à cause d'autres **entreprises ferroviaires**
- 2 à cause de **dérangements d'installations**

Nombre de suppressions	2021	2022	2023*
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>28</b>	<b>11</b>
Intercités	5	12	2
Réseau	2	1	2
Externe	6	15	7

Taux de suppression	2021	2022	2023*
	1,7%	2,4%	4,9%

\* jusqu'au mois de mars 2023 inclus

