



Actes du colloque du 17 juin 2024 au Sénat sur les enjeux d'amélioration et de développement des trains de nuit

Écrit par DestinationTrainsDeNuit - on juillet 21, 2024



Introduction

Jacques Fernique (Sénateur du Bas-Rhin) rappelle
l'ambition du plan d'avenir des transports annoncé par

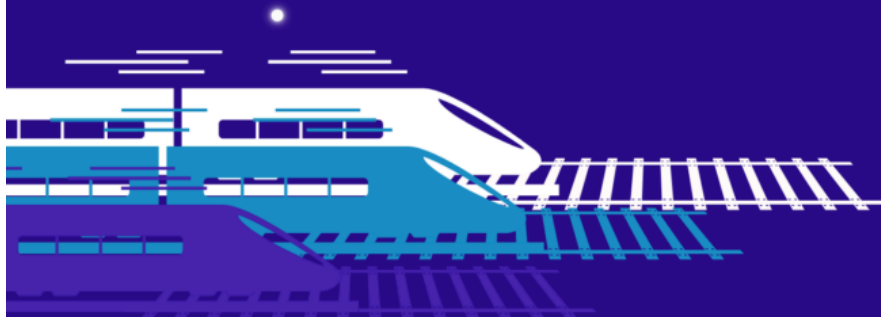
Élisabeth Borne, qui visait à instaurer une « nouvelle donne ferroviaire » grâce à un investissement de 100 milliards d'euros d'ici 2040, issu du scénario de « planification écologique » du Conseil d'orientation des infrastructures. Ce plan met en avant les trains de nuit comme une composante déterminante de la transition écologique. Néanmoins, l'exploitation du nombre limité de lignes existantes n'offre pas de perspectives durables. Face aux nombreuses difficultés auxquelles sont confrontés les opérateurs – du fait des travaux de régénération et des aléas –, s'impose le besoin d'un réseau de trains de nuit élargi. Il est donc nécessaire d'entretenir et d'améliorer le réseau existant tout en engageant un développement ambitieux du service des trains de nuit. Cet effort est indispensable pour atteindre les objectifs de décarbonation, de réduction de la consommation énergétique et de transfert modal vers le rail. M. Fernique tient à souligner le rôle déterminant du Sénat, qui a réussi à intégrer les trains de nuit dans la feuille de route établie par la loi d'orientation des mobilités.



Colloque organisé par Jacques Fernique, Sénateur du Bas-Rhin en
collaboration avec
l'association Destination Trains de Nuit

TRAINS DE NUIT

Les enjeux
d'amélioration et de
développement



Lundi 17 juin

13h-17h

Palais du Luxembourg

15, rue de Vaugirard
75006 Paris

salle Clémenceau

LE DIAGNOSTIC

UN TRAFIC EN HAUSSE

Les trains de nuit connaissent un franc succès commercial, passant de 350.000 utilisateurs en 2019 à plus de **700.000 en 2023**. Le trafic a donc augmenté de 120% et le taux d'occupation progresse favorablement, atteignant 70%.

Le Plan d'avenir des transports annoncé par Elisabeth Borne en 2023 place les trains de nuit au centre du projet. Il devrait ainsi permettre la réouverture de diverses lignes et la rénovation de nombreuses rames grâce à son enveloppe de **100 milliards d'euros**.

MALGRÉ UNE DYNAMIQUE FAVORABLE, DES DIFFICULTÉS DANS LA GESTION DES CIRCULATIONS...

La **densité des travaux**, principalement effectués la nuit, et le **trafic de fret** créent des conflits d'usage avec les trains de nuit pour passagers. Cela **complique le tracé des sillons**, entraînant souvent des arrêts de ligne, une baisse de la régularité et des retards importants. **Les compensations financières** qui en résultent réduisent l'attractivité des trains de nuit pour les opérateurs tandis que **l'irrégularité des services** favorise un report modal des consommateurs vers l'avion ou la voiture.

... ET DES FINANCEMENTS INSUFFISANTS

Le réseau des trains de nuit souffre d'un sous-investissement chronique depuis la fin des années 1980. Ce manque de financement se traduit par du matériel vétuste et inadapté, avec des **pannes fréquentes** et des difficultés à acquérir de nouvelles locomotives. Par ailleurs, la **production** des trains de nuit est plus **longue et coûteuse** que celle des trains classiques, car elle nécessite la conception d'espaces de restauration et d'hôtellerie en plus des éléments mécaniques de base. Cela contribue à des **pénuries à l'échelle européenne** et rend difficile la location de locomotives. Ainsi, malgré une augmentation du trafic passagers entre 2022 et 2023, le manque d'investissements **n'a pas permis au service d'évoluer**.

LES PROPOSITIONS

1. AMÉLIORER L'ATTRIBUTION DES SILLONS ET LA GESTION DU TRAFIC

- o En développant le dialogue entre SNCF Réseau et SNCF Voyageurs
- o En obligeant les gestionnaires d'infrastructures à se coordonner entre eux à échelle européenne (ou en créant un organisme commun qui se substituerait aux autorités régulatrices nationales afin de dresser un cadre unique)
- o En créant des corridors réservés au fret et aux trains de nuit pour améliorer le tracé des sillons internationaux et la circulation globale.

2. RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DES TRAINS DE NUIT

- o A travers des noms évocateurs comme "Palombe Bleu" ou "Sud Express" qui donnent envie au voyageur d'utiliser ce service
- o En renforçant la dimension sécuritaire avec la fermeture et la protection des cabines afin d'éviter les incidents de vol ou d'agression.
- o En créant un produit désirable qui répond aux attentes des consommateurs (avec un service de restauration et d'hôtellerie de qualité, ou encore avec des cabines privatives...)

3. PALLIER LE MANQUE DE MATÉRIEL

- o En relançant une démarche pour produire du matériel homogène et interopérable sur les différents pays européens
- o En instaurant un leasing de locomotives subventionné à hauteur de 20% par les fonds de décarbonation de l'UE.

4. OPTIMISER LA PRODUCTIVITÉ ET LA RENTABILITÉ DES TRAINS DE NUIT AVEC

- o Des voitures aptes à rouler de jour comme de nuit
- o La création de trains de nuit grande vitesse, à l'instar de la ligne Hong Kong - Pékin.
- o La mise au point de trains de nuit à deux niveaux
- o La création de trains 'mixtes' alliant fret et voyageurs.

TRAINS DE NUIT

17 juin - Palais du Luxembourg

PROGRAMME

Introduction

- Jacques Fernique, Sénateur du Bas-Rhin

Table ronde n°1 : Gestion de l'infrastructure et exploitation des trains : une approche nécessairement conjointe

- Christian Torrego, Directeur Général Adjoint SNCF Voyageurs Intercités
- Olivier Bancel, Directeur Général Adjoint SCNF Réseau
- Florence Rousse, Vice-Présidente de l'Autorité de Régulation des Transports
- Raphaël Daubet, Sénateur du Lot

Table ronde n°2 : Perspectives de développement, de financement et de report modal à l'échelle nationale et européenne

- Alain Richard, Directeur général Rail Concept, Bureau d'études ferroviaires
- Fabrice Toledano, Directeur marketing trains de nuit Trenitalia
- Adrien Aumont, Co-fondateur de Midnight Trains
- Florence Rousse, Vice-Présidente de l'Autorité de Régulation des Transports

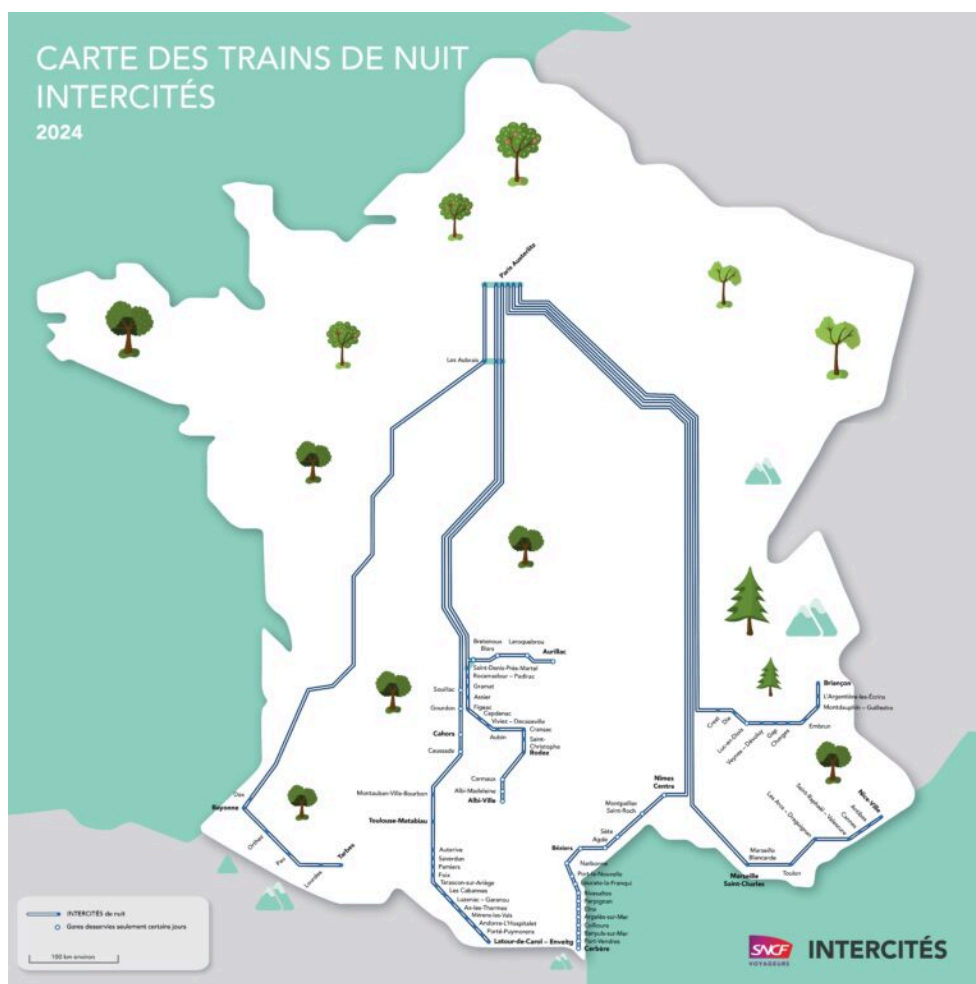


Table ronde 1

Stéphane Coppey (Destination trains de nuit) présente l'association Destination Trains de nuit, qui rassemble experts, citoyens, représentants d'associations et parlementaires pour mener le lobbying nécessaire à la promotion des trains de nuit auprès des institutions publiques. Il rappelle la carte des trains de nuit exploités par SNCF Intercités, en insistant sur les nombreuses suppressions de lignes ayant affecté le réseau. Il dévoile ensuite un tableau de bord répertoriant tous les retards enregistrés par l'association en 2024. Un constat se dégage : rares sont les trains qui arrivent à l'heure. Bien que la plupart des suppressions de trains soit programmée dans le cadre du plan de production, les pannes restent courantes. Ces suppressions imprévues dissuadent de nombreux voyageurs, qui préfèrent sécuriser leurs trajets en prenant l'avion ou la voiture.



Christian Torrego (SNCF Voyageurs Intercités) se félicite du mouvement de relance enclenché par l'État depuis 2018, qui a permis la rénovation des voitures de nuit et qui s'inscrit dans une logique d'aménagement, de cohésion, et de désenclavement du territoire. Les trains de nuit sont par ailleurs, un véritable succès commercial, passant de 350.000 utilisateurs en 2019 à 770.000 en 2023, avec un taux d'occupation passé de 40 à 70% sur la même période. Il relève que ces trains circulent sur des lignes faisant l'objet de nombreux travaux et sur certaines desquelles le trafic fret est dense. Dans ce contexte, la production des trains de nuit est contrastée, avec des lignes qui atteignent un très haut niveau de régularité et un nombre très faible de suppressions, et d'autres qui connaissent des difficultés. Il évoque d'une part les lignes Paris – Briançon/Nice, dont le nombre élevé de variantes horaires en 2024 ne facilite pas l'industrialisation de la production. A cet égard, M. Torrego insiste sur le travail conjoint qui est effectué avec SNCF Réseau depuis le mois de février 2024, qui a abouti à un plan d'actions visant à apporter des solutions aux problématiques de sillons et de gestion de la circulation. Il évoque d'autre part les lignes Paris – Rodez/Aurillac, qui ont connu des pannes de locomotives thermiques, l'éloignement des centres de maintenance ralentissant leur remise en service. M. Torrego souligne à cet égard les démarches actuellement menées par SNCF Voyageurs Intercités pour accéder à un plus grand nombre de locomotives thermiques modernes, aptes au

trafic voyageurs, et pour rapprocher des lignes les opérations de maintenance de ces engins.

Olivier Bancel (SNCF Réseau) partage certains constats déjà formulés par M. Torrego sur les travaux et sur la mixité des trafics. Il indique que les trains de nuit représentent 600 000 € de recettes pour SNCF Réseau dont le CA total est de 6 Milliards d'€ et représentent 1 sillon pour mille réservés. Ce trafic est en croissance. Les trains de nuit parcourent en moyenne 1000 kilomètres de réseau par trajet, ce qui signifie qu'un nombre très limité de trains recouvre une vaste partie du territoire national. L'augmentation des travaux de régénération, dont le budget annuel passe de 3 à 4 milliards d'euros, risque également d'augmenter la situation actuelle. Il cite toutefois un exemple dans lequel des travaux ont été décalés le jour pour laisser passer les trains de nuit (Boisseaux Cercottes sur POLT). En revanche, le taux de régularité des trains de nuit français est supérieur à celui de nos voisins allemands, dont le réseau et le budget sont pourtant deux fois plus importants. Il ne manque pas de préciser que seulement 20 % des problèmes d'irrégularité sont intrinsèques au réseau tandis que plus de la moitié sont externes et donc imprévisibles. La mixité du trafic avec le fret (qui roule à des vitesses différentes de celles des trains de nuit pour passagers) complique la gestion des circulations. La surveillance de bout en bout et la capacité à réagir en cas d'incident ont permis de relever les résultats de régularité sur certaines lignes de train de nuit. Il finit son intervention en précisant que des plans d'action en concertation avec l'État sont actuellement en discussion pour tenter d'améliorer cette situation.

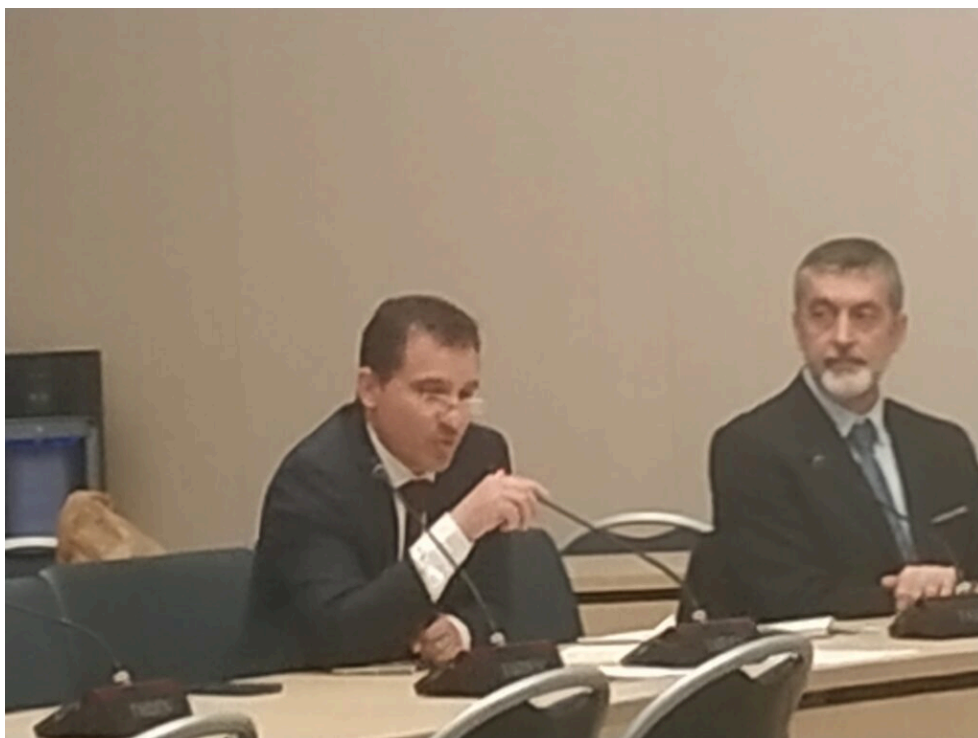


Florence Rousse (Autorité de régulation des transports)

commence par un préambule sur les principales missions de l'ART. Cette agence approuve les tarifs que SNCF Réseau facture aux entreprises ferroviaires et veille aux conditions d'accès pour les nouveaux arrivants. Elle joue également un rôle clé dans la résolution des différends et l'instruction des plaintes contre l'opérateur historique. Comme ses prédécesseurs, Mme Rousse exprime une grande insatisfaction quant au service des trains de nuit. Une étude comparative réalisée par l'ART sur les trains de nuit, les trains de jour et les trains de fret met en lumière un grave problème organisationnel. Cette étude révèle deux enseignements principaux : d'une part, l'exploitation régionale actuelle est inadaptée puisqu'elle complique la connexion entre les différents réseaux ; d'autre part, il existe un manque de réactivité envers les clients. Mme Rousse propose donc de suivre de manière plus rigoureuse les retards des trains de nuit et suggère une massification des chantiers, quitte à fermer temporairement les lignes concernées, afin de raccourcir la durée des travaux.

Raphaël Daubet (Sénateur du Lot) témoigne de son expérience concernant les trains de nuit en tant qu'ancien élu local et aujourd'hui sénateur du Lot. Il souligne l'importance du combat ferroviaire pour désenclaver sa région et critique le manque d'ambition ferroviaire de l'État. M. Daubet reprend l'exemple du plan Freycinet sous la IIIème

République, destiné à rallier les campagnes à la République et à garantir l'égalité des territoires. Ce plan a permis la création d'un réseau ferroviaire remarquable dont nous sommes les héritiers, et qui est une partie intégrante du patrimoine républicain français. Pour M. Daubet, la question de l'aménagement du territoire doit rester une priorité et ne peut être invisibilisée par d'autres problématiques comme la gestion des contingences ou les travaux. Le train de nuit constitue donc non seulement une réponse intelligente et revisitée à la question de la transition écologique ; il est également un moyen de redonner de la cohésion territoriale au projet républicain. Face aux difficultés listées, M. Daubet estime qu'un dialogue entre SNCF Réseau et SNCF Voyageurs est indispensable afin d'identifier les potentiels d'amélioration. Face aux différents défis, M. Daubet appelle à un dialogue entre SNCF Réseau et SNCF Voyageurs. Il insiste également sur l'importance du marketing pour redorer l'image des trains de nuit, en s'inspirant des noms de lignes évocateurs d'autrefois comme "Palombe Bleu" ou "Sud Express". Au-delà des gains de productivité et de l'anticipation nécessaire, il estime, enfin, qu'il existe un dysfonctionnement industriel profond, indépendant de la SNCF.

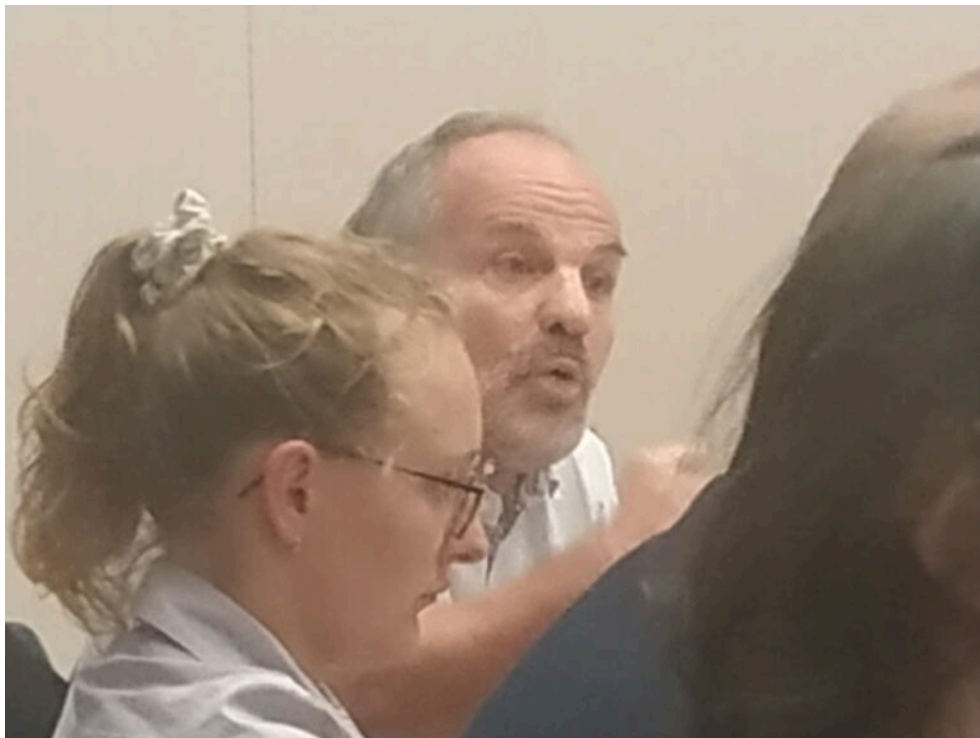


Stéphane Coppey (Destination trains de nuit) appelle les représentants de SNCF Réseau et Voyageurs à mettre en

œuvre des solutions de repli lors des interruptions de circulation. Il signale que des itinéraires alternatifs proposés par l'association Destination Trains de nuit ont été refusés sous couvert d'arguments techniques non vérifiés.

Interventions du public

Franck Leroy, représentant des cheminots de la CGT, soulève que l'absence d'un « décideur commun » entrave la communication entre les différentes entreprises de la SNCF, chacune poursuivant ses propres intérêts. Selon lui, SNCF Réseau se concentre ainsi davantage sur les travaux de voirie que sur la circulation des trains. Malgré la présence de doubles ou triples voies, ces infrastructures ne parviennent pas à gérer le trafic pour des raisons encore inconnues et incomprises, conduisant ainsi à des suppressions de trains. En plus des problèmes de circulation, M. Leroy signale l'incohérence dans l'utilisation du matériel roulant. Bien qu'il reconnaisse la difficulté actuelle de se procurer des locomotives, il accuse la SNCF de ne pas utiliser pleinement l'équipement à sa disposition, créant ainsi des pénuries artificielles.



Alice Prudhomme (Destination trains de nuit), élue locale des Hautes-Alpes, exprime son inquiétude face au manque d'adaptabilité de la SNCF au changement climatique et à la

situation fragile des territoires de montagne, de plus en plus vulnérables. Elle critique également le manque de régularité et de ponctualité des trains qui les rendent peu fiables et ne parviennent pas à fidéliser la clientèle. Elle demande des tarifs adaptés pour tous et constate que l'alignement sur les normes européennes concernant l'emport des vélos dans les trains est insuffisant pour répondre aux ambitions annoncées.



Réponses des intervenants

Christian Torrego récuse l'allégation des représentants de la CGT selon laquelle la direction de la SNCF se réjouirait lorsque les trains ne circulent pas. Il fait au contraire part de son insatisfaction partagée lorsque ces cas surviennent, rappelant que l'Etat, autorité organisatrice, demande à SNCF Voyageurs Intercités de réaliser une desserte et qu'elle rémunère le transporteur pour cela. En ce qui concerne le taux de mobilisation des voitures de nuit, M. Torrego explique que le parc est dimensionné pour correspondre aux pointes de circulation, avec des exemplaires de réserve permettant de remplacer les voitures qui seraient défectueuses, et que l'engagement de plus de parc ne se justifie par conséquent pas. M. Torrego revient enfin sur la question du cabotage. Les

montées-descentes de passagers à des heures tardives nuisent au confort des usagers installés dans leurs couchettes ou leur siège et peuvent générer des problèmes de sûreté. Les trains de nuit sont donc préservés de ces flux, qui sont de nature à en éloigner la clientèle. C'est ainsi, conclut M. Torrego, que SNCF Voyageurs Intercités pense à date ses trains de nuit, en accord avec son autorité organisatrice.

Table ronde n°2



Alain Richard (Europe Express) dresse un état des lieux du service des trains de nuit, soulignant que la SNCF a remis en service des voitures rénovées, mais insuffisantes face à la demande croissante. Il met en évidence la difficulté de trouver du matériel roulant d'occasion en Europe et critique la SNCF pour son refus de louer sous couvert de contamination à l'amiante (alors qu'elle continue elle-même de les utiliser). M. Richard propose de s'inspirer du modèle autrichien, très avancé dans ce domaine, et de concevoir le service des trains de nuit comme un marché européen. Il suggère la mise en place d'un leasing de locomotives interopérables, subventionné à hauteur de 20% par les fonds de décarbonation européens. Cela nécessiterait la création de corridors réservés au fret et aux trains de nuit pour

améliorer le tracé des sillons internationaux et la circulation globale. M. Richard enchaîne sur plusieurs propositions pour améliorer l'offre de trains de nuit. Il propose d'optimiser les voitures en créant des trains adaptés à rouler de jour comme de nuit et permettant des gains de productivité considérables. Puis, il émet l'hypothèse de trains de nuit grande vitesse, à l'instar de la ligne Hong Kong – Pékin. Enfin, il propose la création de trains de nuit à deux niveaux pour optimiser le nombre de voyageurs, et de trains 'mixtes' alliant fret et voyageurs.

Fabrice Toledano (Trenitalia) commence par expliquer que Thello, l'ancêtre de Trenitalia France, a été le premier opérateur ferroviaire à grande vitesse étranger à entrer sur le marché français, exploitant aussi la ligne de trains de nuit Paris-Venise pendant de nombreuses années. Il a souligné que le matériel utilisé avait été entièrement rénové pour répondre aux attentes de confort des usagers. Les nombreux travaux sur le réseau ferré ont rendu l'offre de Train de Nuit trop irrégulière en termes de jours et d'horaires de circulation. Pour M. Toledano, l'offre ferroviaire devrait être guidée par les attentes de la clientèle plutôt que par la gestion ou l'attribution des sillons. Il insiste sur la qualification du train de nuit comme un produit ayant un coût de production élevé, expliquant que ses coûts élevés sont liés au fait que le Train de Nuit est à la fois un service de train, d'hôtellerie et de restauration, avec 1 seule circulation par jour. Ce mode de transport peut donc sembler moins attractif pour les investisseurs en comparaison avec les trains de jour plus productifs. Dans les difficultés de gestion rencontrées, il mentionne les problèmes liés aux contrôles aux frontières, qui retardent les trains, perturbent le confort des passagers, renchérissent les coûts (cf. obligations européennes d'indemnisation en cas de retard) et affectent la productivité des trains de nuit. Pour autant la demande des voyageurs est présente indéniablement. Face aux contraintes liées à la crise Covid, qui se sont ajoutées aux difficultés rencontrées, Thello s'est vu obligé à fermer la ligne. Néanmoins, le Groupe Trenitalia a récemment fait l'acquisition de 70 nouvelles voitures de trains de nuit, témoignant d'une volonté de développer ce marché.

Adrien Aumont (Midnight Trains) revient sur l'idée initiale du projet ainsi que sur les travaux menés au cours des quatre dernières années pour aboutir à la création d'une nouvelle ligne de trains de nuit. Le projet Midnight Trains, dont il est l'un des cofondateurs, est né du constat croissant que les usagers recherchent des alternatives aux vols moyen-courriers. L'entreprise ne s'est pas contentée d'améliorer le confort des trains de nuit pour atteindre un standard "acceptable"; dès le début, elle visait à en faire un produit "désirable" aux yeux des consommateurs. C'est ici que le marketing joue un rôle crucial. Les coûts élevés associés à la mise en place des trains de nuit empêchent les opérateurs d'en faire un produit à bas prix. Plutôt que de chercher à concurrencer l'avion, dont les tarifs sont bien plus compétitifs, M. Aumont souligne la nécessité de démarquer l'offre de trains de nuit en alignant le surcoût sur la qualité du service. Le prix élevé des billets serait ainsi justifié par une proposition de service à la hauteur des attentes des voyageurs. Midnight Trains a misé notamment sur des couchages privés pour répondre aux attentes de qualité, d'intimité et de convivialité des clients. Pour rentabiliser son modèle, Midnight Trains prévoyait l'ouverture de trois à quatre lignes afin de couvrir les coûts structurels. Cependant, malgré l'existence d'une clientèle prometteuse, le projet a échoué faute de financements.



Florence Rousse (Autorité de régulation des transports) revient sur la difficulté à trouver des sillons tout en précisant que la décision relève du Ministère des Transports et non des

prérogatives de l'ART. Néanmoins, il semblerait que les gestionnaires d'infrastructure soient amenés à se coordonner entre eux très prochainement, à la demande du Parlement européen et du CGEDD, afin d'éviter que tout le poids de la recherche de sillons ne retombe sur l'entreprise ferroviaire. L'Union Européenne avait exprimé sa volonté de créer un organisme gestionnaire d'infrastructure qui se substituerait aux autorités régulatrices nationales afin de dresser un cadre européen unique et obligatoire pour l'attribution des sillons. Ce projet ne s'est finalement jamais concrétisé. Mme Rousse reprend l'exemple de Midnight Trains et évoque le rôle important que jouent les accords-cadre dans l'obtention des crédits pour l'impulsion des trains de nuit. Enfin, elle soulève le problème du manque de constructeurs qui, selon elle, pose un obstacle au leasing de locomotives.

Interventions du public

Axel Greger (étudiant en urbanisme) souligne l'absence de référence à l'Étude du développement de nouvelles lignes de trains d'équilibre du territoire dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) publiée par le Ministère des Transports en mai 2021, pourtant fondatrice pour la relance du développement des trains de nuit. Selon lui, ce rapport permet de tirer plusieurs enseignements importants : il démontre qu'il est possible de développer un réseau trois à quatre fois plus étendu que l'actuel avec les mêmes subventions qu'aujourd'hui. Il considère que maintenir le réseau avec le schéma de desserte actuel constitue un véritable gaspillage de fonds publics. M. Greger critique l'absence d'évolution du produit, malgré une augmentation du trafic passagers entre 2022 et 2023. L'offre s'est même dégradée, représentant aujourd'hui un service bas de gamme. Il insiste sur l'existence de plans d'action potentiels qui permettraient d'améliorer l'offre des trains de nuit en France de manière significative, tout en utilisant globalement les mêmes ressources.



Alice (cabinet de la sénatrice Mathilde Ollivier) partage son témoignage en tant qu'utilisatrice des trains de nuit. Elle souligne le flou autour des plateformes de réservation, qui ne sont pas toujours très claires et dont les prix varient drastiquement d'un site à un autre. Cette absence d'uniformité dissuade un grand nombre d'utilisateurs, qui se tournent vers l'alternative de l'avion. Elle pointe également le manque de publicité en France, contrairement à d'autres pays comme l'Autriche où le train de nuit y est beaucoup plus démocratisé.

Jean-Noël Boisseleau (Vice-Président Urgence Ligne POLT et Destination Train de NUIT) rappelle que la France accuse un sérieux retard sur les pays voisins en terme d'investissement dans le ferroviaire par habitant. Celui-ci se traduit par un déclassement de la France qui, figurant autrefois parmi les trois premières nations ferroviaires au monde, se trouve aujourd'hui en 17^e position. M. Boisseleau évoque également le manque cruel d'investissement dans les locomotives voyageurs, avec pratiquement aucun achat depuis 1998. À bout de souffle, celles-ci tombent de plus en plus en panne. Ainsi, ce manque d'investissement explique en grande partie l'état « déplorable » du réseau. S'il reconnaît les efforts récents engagés, ceux-ci ne sont toujours pas suffisants : il estime nécessaire la mise en place d'un véritable plan Marshall pour relancer le ferroviaire en France et rattraper le retard vis-à-vis des autres nations européennes. Le besoin de régénération de l'infrastructure est immense tant au niveau des voies, du ballast, que des caténaires ou encore des supports mais il est également

nécessaire de recruter du Personnel de « cœur de métier » tels que des conducteurs, des contrôleurs, des régulateurs, des aiguilleurs, et du personnel technique et commercial dans les gares et dans les trains. C'est toute une nouvelle structure performante, à l'écoute des Usagers et des Territoires, qu'il faut, comme la S.N.C.F. savait le faire précédemment en étant entité unique .



Relevé des retards et suppressions des trains de nuit															semaine							
															8	12	76					
															10	16	104					
n/train	5787	5792	5781	5772	5737	5738	3789	3790	3755	3754	3971	3970	3731	3740	40469	40424	principaux incidents	hors Berlin	trains	coupons	voitures	
Origine	Paris	Paris	Paris	Nice	Paris	Paris	Paris	Aurillac	Paris	Rodez	Paris	Labour	Paris	Tarbes	Paris-Est	Berlin						
Depart	20h05	20h03	20h05	19h07	20h21	18h59	19h27	22h42	18h59	22h37	21h40	18h50	22h12	19h00	19h12	20h18	semaine	WEVac				
Avenue	8h21	55/7h25/53	9h25	7h25/53	9h27	6h40/7h53	7h30	8h31/9h31	7h06	8h31/9h31	10h07	7h03	9h15	7h17	8h26	9h39						
Lu 01/01/24	1h	25	25	40	supprimé	5	supprimé	5	10	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	grève en Occitanie	10	14	70		
Ma 02/01/24	50	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	suicide à Austerlitz	10	14	70		
Me 03/01/24	2h	30	30	30	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	suicide à Austerlitz	10	14	70		
Je 04/01/24	30	1h15	40	30	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	grève en Occitanie	10	16	104		
Ve 05/01/24	20	30	30	30	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	grève en Occitanie	10	16	104		
Sa 06/01/24	1h20	25	25	25	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	grève en Occitanie	10	16	104		
Di 07/01/24	1h	25	25	25	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	grève en Occitanie	10	16	104		
n/train	5787	5792	5781	5772	5737	5738	3789	3790	3755	3754	3971	3970	3731	3740	40469	40424	principaux incidents	hors Berlin	trains	coupons	voitures	
Origine	Paris	Paris	Paris	Nice	Paris	Paris	Paris	Aurillac	Paris	Rodez	Paris	Labour	Paris	Tarbes	Paris-Est	Berlin						
Depart	20h05	20h03	20h05	19h07	20h21	18h59	19h27	22h42	18h59	22h37	21h40	18h50	22h12	19h00	19h12	20h18	semaine	WEVac				
Avenue	8h21	55/7h25/53	9h25	7h25/53	9h27	6h40/7h53	7h30	8h31/9h31	7h06	8h31/9h31	10h07	7h03	9h15	7h17	8h26	9h39						
Lu 08/01/24	15	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	suicide à Facture	8	12	76		
Ma 09/01/24	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	grève en Allemagne	8	12	76		
Me 10/01/24	25	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	grève en Allemagne	8	12	76		
Je 11/01/24	annoncé ca	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	grève en Allemagne	8	12	76		
Ve 12/01/24	annoncé ca	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	grève en Allemagne	8	12	76		
Sa 13/01/24	25	10	10	10	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	défaillance de matériel	4	8	56		
Di 14/01/24	10	10	10	10	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	trou de câbles à Marseille	8	12	84		
n/train	5787	5792	5781	5772	5737	5738	3789	3790	3755	3754	3971	3970	3731	3740	40469	40424	principaux incidents	hors Berlin	trains	coupons	voitures	
Origine	Paris	Paris	Paris	Nice	Paris	Paris	Paris	Aurillac	Paris	Rodez	Paris	Labour	Paris	Tarbes	Paris-Est	Berlin						
Depart	20h05	20h03	20h05	19h07	20h21	18h59	19h27	22h42	18h59	22h37	21h40	18h50	22h12	19h00	19h12	20h18	semaine	WEVac				
Avenue	8h38	7h25/53	9h25	7h25/53	9h27	6h40/7h53	7h30	8h31/9h31	7h06	8h31/9h31	10h07	7h03	9h15	7h17	8h26	9h39						
Lu 15/01/24	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	météo défavorable	6	8	52		
Ma 16/01/24	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	météo défavorable	8	10	62		
Me 17/01/24	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	météo défavorable	8	10	62		
Je 18/01/24	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	météo défavorable	6	10	62		
Ve 19/01/24	40	20	30	30	supprimé	supprimé	30	30	30	10	7	7	7	7	7	7	météo défavorable	6	10	62		
Sa 20/01/24	5	20	30	30	supprimé	supprimé	30	30	30	10	7	7	7	7	7	7	météo défavorable	6	10	62		
Di 21/01/24	sup ab Lyon	sup ab Lyon	sup ab Lyon	3h30	3h30	3h30	3h30	3h30	3h30	3h30	3h30	3h30	3h30	3h30	3h30	3h30	panne signalisation Valence	8	14	82		
n/train	5787	5792	5781	5772	5737	5738	3789	3790	3755	3754	3971	3970	3731	3740	40469	40424	principaux incidents	hors Berlin	trains	coupons	voitures	
Origine	Paris	Paris	Paris	Nice	Paris	Paris	Paris	Aurillac	Paris	Rodez	Paris	Labour	Paris	Tarbes	Paris-Est	Berlin						
Depart	20h05	20h03	20h05	19h07	20h21	18h59	19h27	22h42	18h59	22h37	21h40	18h50	22h12	19h00	19h12	20h18	semaine	WEVac				
Avenue	8h38	7h25/53	9h25	7h25/53	9h27	6h40/7h53	7h30	8h31/9h31	7h06	8h31/9h31	10h07	7h03	9h15	7h17	8h26	9h39						
Lu 22/01/24	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	manifestation d'agriculteurs	7	9	55		
Ma 23/01/24	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	grève en Allemagne	7	10	62		
Me 24/01/24	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	grève en Allemagne	8	10	62		
Je 25/01/24	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	par car	grève en Allemagne	6	13	83		
Ve 26/01/24	5	supprimé	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	grève en Allemagne	10	10	62		
Sa 27/01/24	10	10	10	10	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	grève en Allemagne	8	14	90		
n/train	5787	5792	5781	5772	5737	5738	3789	3790	3755	3754	3971	3970	3731	3740	40469	40424	principaux incidents	hors Berlin	trains	coupons	voitures	
Origine	Paris	Paris	Paris	Nice	Paris	Paris	Paris	Aurillac	Paris	Rodez	Paris	Labour	Paris	Tarbes	Paris-Est	Berlin						
Depart	20h05	20h03	20h05	19h07	20h21	18h59	19h27	22h42	18h59	22h37	21h40	18h50	22h12	19h00	19h12	20h18	semaine	WEVac				
Avenue	8h38	7h25/53	9h25	7h25/53	9h27	6h40/7h53	7h30	8h31/9h31	7h06	8h31/9h31	10h07	7h03	9h15	7h17	8h26	9h39						
Lu 29/01/24	3h20	1h30	sup ab	sup ab	sup ab	sup ab	sup ab	sup ab	sup ab	sup ab	sup ab	sup ab	sup ab	sup ab	sup ab	sup ab	travail électrique à Bourg-en-B	6	10	70		
Ma 30/01/24	1h30	1h40	20	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	travail électrique à Bourg-en-B	6	10	70		
Me 31/01/24	2h30	40	sup ab	sup ab	sup ab	sup ab	sup ab	sup ab	sup ab	sup ab	sup ab	sup ab	sup ab	sup ab	sup ab	sup ab	travail électrique à Bourg-en-B	6	10	70		
Je 01/02/24	2h40	55	40	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	travail électrique à Bourg-en-B	6	10	70		
Ve 02/02/24	30	1h10	5	5	10	50	1h30	1h30	1h30	15	5	5	5	5	5	5	travail électrique à Bourg-en-B	10	16	104		
Sa 03/02/24	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	travail électrique à Bourg-en-B	6	10	70		
Di 04/02/24	40	40	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	travail électrique à Bourg-en-B	8	14	90		
n/train	5787	5792	5781	5772	5737	5738	3789	3790	3755	3754	3971	3970	3731	3740	40469	40424	principaux incidents	hors Berlin	trains	coupons	voitures	
Origine	Paris	Paris	Paris	Nice	Paris	Paris	Paris	Aurillac	Paris	Rodez	Paris	Labour	Paris	Tarbes	Paris-Est	Berlin						
Depart	20h05	20h03	20h05	19h07	20h21	18h59	19h27	22h42	18h59	22h37	21h40	18h50	22h12	19h00	19h12	20h18	semaine	WEVac				
Avenue	8h38	7h25/53	9h25	7h25/53	9h27	6h40/7h53	7h30	8h31/9h31	7h06	8h31/9h31	10h07	7h03	9h15	7h17	8h26	9h39						
Lu 05/02/24	2h	40	20	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	panne Venise a croix	6	9	63		
Ma 06/02/24	2h	40	20	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	panne Venise a croix	6	10	70		
Me 07/02/24	2h	40	20	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	supprimé	panne Venise a croix	6	10	70		
Je 08/02/24	1h	10	5	10	10	50	1h30	1h30	1h30	15	5	5	5	5	5	5	panne Venise a croix	6	10	70		
Ve 09/02/24	45	1h10	5																			



Train de nuit au départ de Cerbère

Voir également les articles précédents :

Un colloque qui ouvre des perspectives



DESTINATION TRAINS DE NUIT

La SNCF interpellée sur les moyens mis en oeuvre pour améliorer les trains de nuit



DESTINATION TRAINS DE NUIT

0

Florence Rousse, vice-présente de l'Autorité de régulation des transports, est intervenue au colloque organisé au Sénat le 17 juin 2024



DESTINATION TRAINS DE NUIT

0



Catégories : ACTUALITÉS

Précédent

Suivant

Aucune réponse