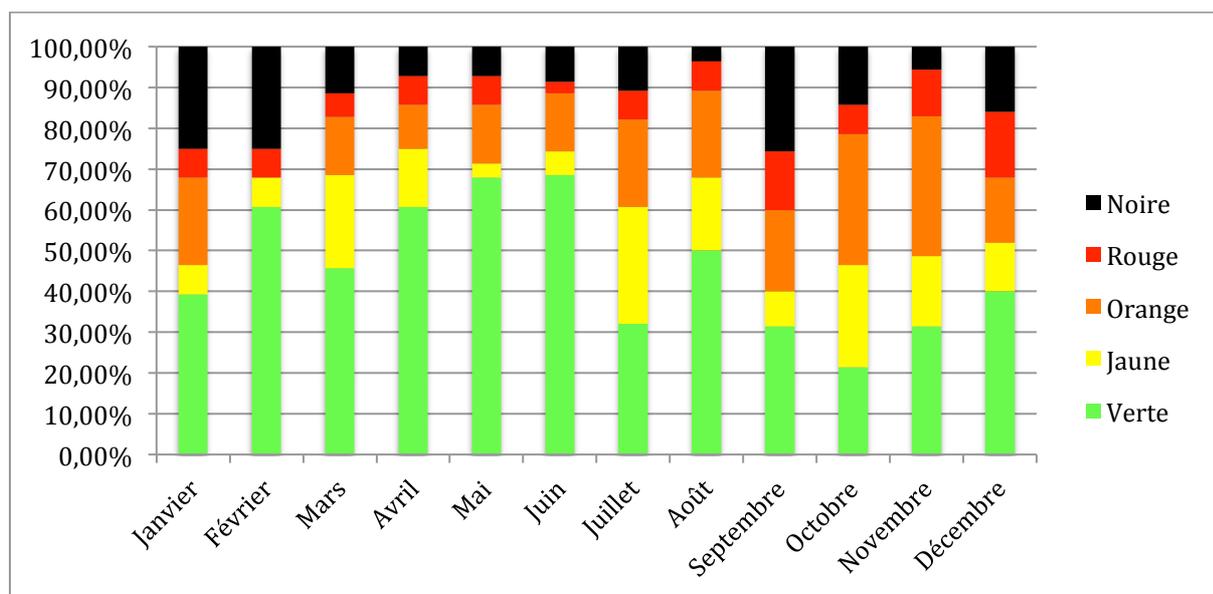




## BILAN ANNUEL 2017

### REPARTITION MENSUELLE DE LA QUALITÉ DE SERVICE PAR JOUR TYPE



Le graphique montre la mauvaise qualité de desserte qui a prévalu au cours du premier trimestre.

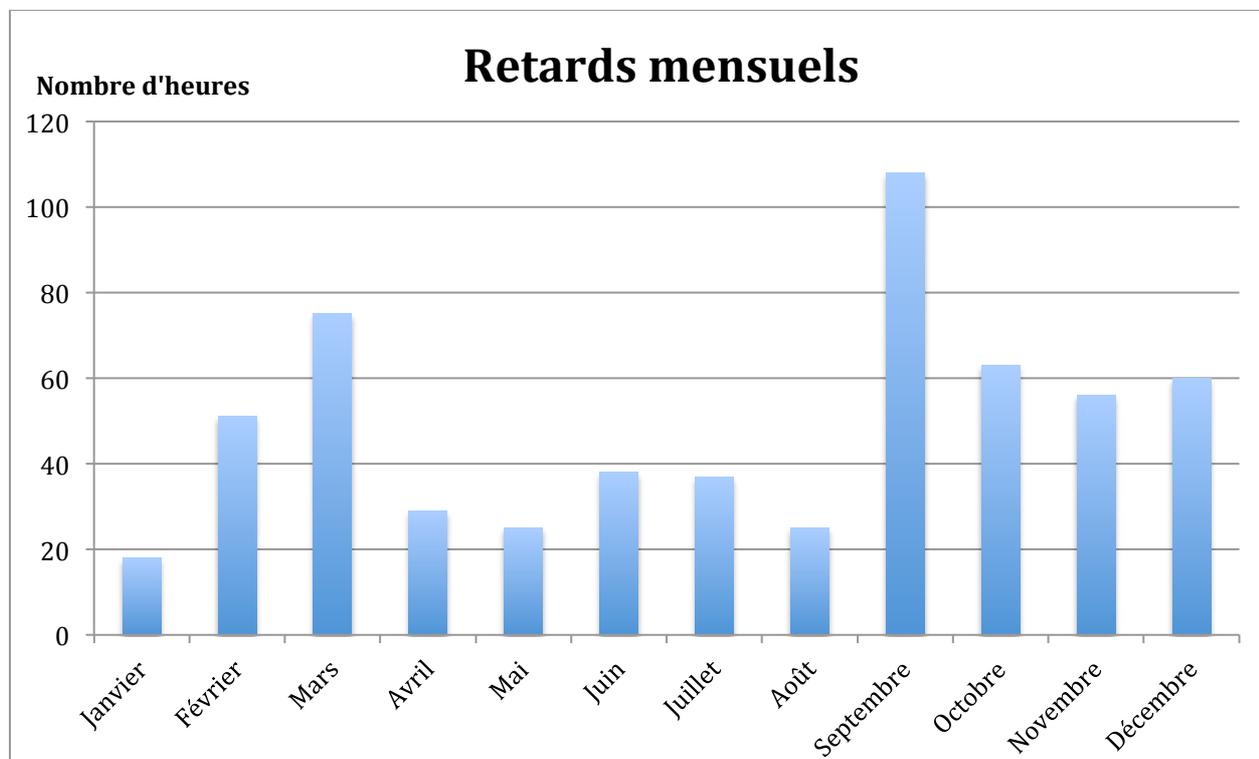
L'amélioration observable au cours du second trimestre est maintenue durant les deux mois d'été avec toutefois une augmentation de la proportion des journées jaunes.

Depuis la rentrée de septembre, une nette dégradation s'est produite sans aucun redressement en fin d'année : la proportion des journées mauvaises à très mauvaises (orange, rouge et noires) est de l'ordre de 50%.

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Verte	39,29%	60,71%	45,71%	60,71%	67,86%	68,57%	32,14%	50,00%	31,43%	21,43%	31,43%	40,00%
Jaune	7,14%	7,14%	22,86%	14,29%	3,57%	5,71%	28,57%	17,86%	8,57%	25,00%	17,17%	12,00%
Orange	21,43%	0,00%	14,29%	10,71%	14,29%	14,29%	21,43%	21,43%	20,00%	32,14%	34,29%	16,00%
Rouge	7,14%	7,14%	5,71%	7,14%	7,14%	2,86%	7,14%	7,14%	14,29%	7,14%	11,43%	16,00%
Noire	25,00%	25,00%	11,43%	7,14%	7,14%	8,57%	10,71%	3,57%	25,71%	14,29%	5,71%	16,00%



### EVOLUTION MENSUELLE DES RETARDS CUMULÉS



Le graphique recense mensuellement le total cumulé des retards de trains, comprenant le temps d'attente du train suivant en cas de suppression (avec plafonnement à 2 heures du temps d'attente pour le dernier train de la journée).

Le niveau peu élevé du mois de janvier est dû aux mouvements de grève qui se sont produits durant ce mois là et qui ont entraîné de nombreuses suppressions de trains non décomptées des cumuls de retards.

Pour les mois de février et mars, l'ordre de grandeur du cumul est d'une cinquantaine d'heures par mois.

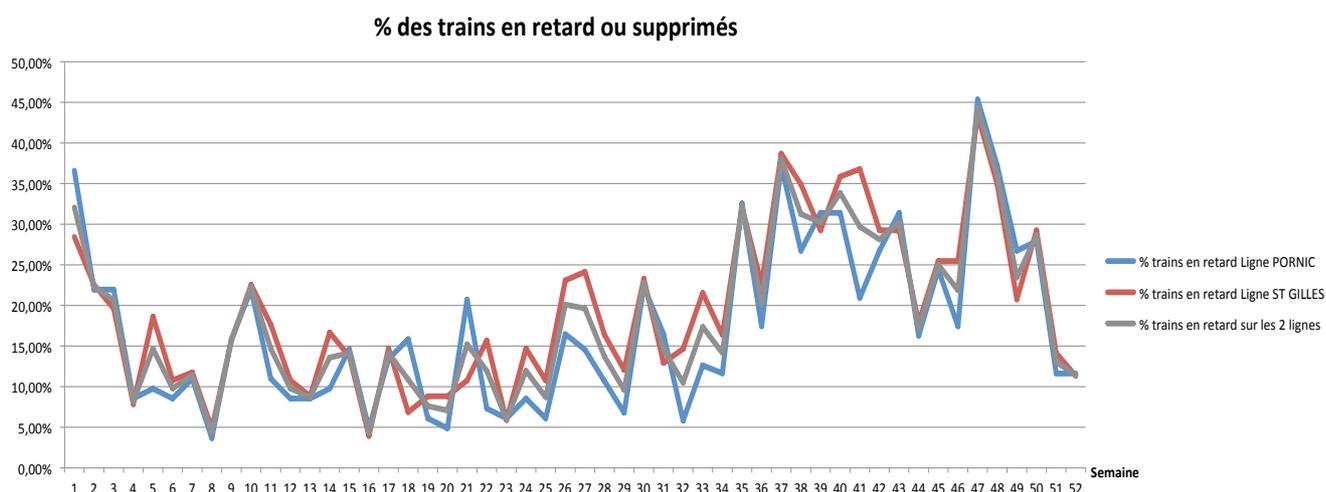
On observe une nette amélioration d'avril à août inclus avec un cumul mensuel pouvant descendre à une vingtaine d'heures (mai et août) mais pouvant également frôler une quarantaine d'heures (juin et juillet).

Depuis la rentrée, la situation est plus mauvaise qu'au début de l'année :

- le mois de septembre est calamiteux avec plus de 100 heures cumulées (cf bilan mensuel de ce mois),
- les mois d'octobre, novembre et décembre cumulent une soixantaine d'heures de retards chacun.



### EVOLUTION DU POURCENTAGE DE TRAINS EN RETARD OU SUPPRIMÉS



Contrairement à l'année précédente, on observe une convergence dans le pourcentage des trains en retard ou supprimés entre les branches de Pornic et Saint Gilles Croix de Vie.

Sur l'ensemble de l'année, 17% des trains ont été en retard sur la branche de Pornic et 18% sur la branche de Saint Gilles Croix de Vie.

L'impact du mouvement de grève en début d'année est bien visible.

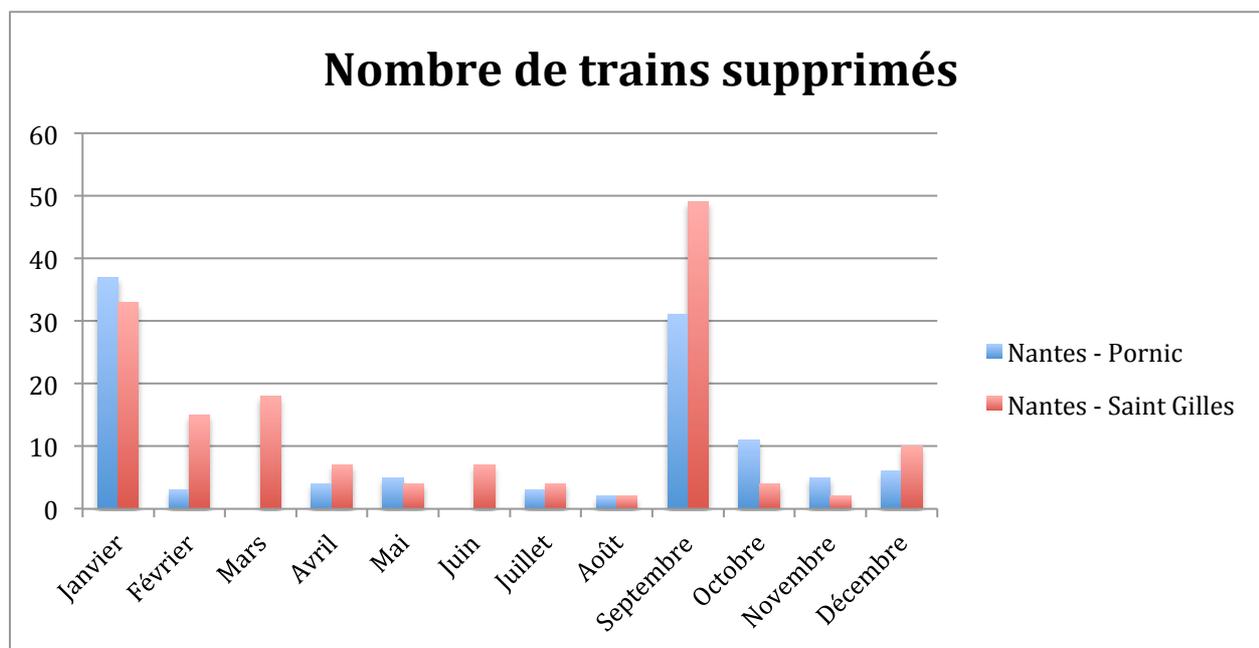
Durant l'embellie du printemps, le pourcentage de trains en retard ou supprimés descend à un niveau de l'ordre de 10% avec toutefois une grande variabilité hebdomadaire (minimum 5%, maximum 25%).

Durant l'été (semaine 27 à 35), on observe une meilleure situation sur la branche de Pornic que sur celle de Saint Gilles Croix de Vie, avec un niveau moyen dégradé par rapport au printemps (environ 15% de trains en retard contre 10% auparavant).

A partir de la rentrée, la situation est à nouveau mauvaise avec entre 25 et 30% de trains en retard ou supprimés et une très grande variabilité hebdomadaire illustrant le caractère désastreusement aléatoire des perturbations.



## EVOLUTION MENSUELLE DU NOMBRE DE TRAINS SUPPRIMÉS



Au cours de l'année, il a été inventorié 268 suppressions de trains se répartissant entre 155 trains concernant la branche de Saint Gilles Croix de Vie et 113 trains concernant la branche de Pornic.

Le nombre élevé des suppressions au mois de janvier est en grande partie imputable aux mouvements de grève.

De mars à avril, les suppressions affectent essentiellement la branche de Saint Gilles Croix de Vie.

A partir d'avril, le nombre de suppressions descend nettement en dessous d'une dizaine sur les deux branches. Leur nombre reste très faible en juillet et en août alors que les retards cumulés durant ces deux mois ont été plus élevés qu'au cours du printemps.

Le nombre de suppressions est très important en septembre. Il ne retrouve pas ensuite le faible niveau du printemps et de l'été.



## BILAN ANNUEL 2017

### EVOLUTION HEBDOMADAIRE DE CINQ TYPES DE DÉFAILLANCES

Semaine	Panne signalisation équipement	Panne train	Indisponibilité matériel/personnel	Travaux	Autres	Total	Nb trains supprimés
18		1				1	1
19		2				2	4
20	1					1	
21	2					2	4
22	2					2	2
23		1				1	
24	1			1		2	2
25							
26	1	1		1		3	2
27	1			1		2	2
28							
29	1	1				2	3
30	2	1			1	4	2
31	1					1	
32	1	1				2	
33	1		1		1	3	2
34		1	1		1	3	2
35	1		1			2	15
36			2			2	2
37		2	3	1		6	15
38			1			1	3
39	1					1	
40	1	1	1			3	5
41	4	3				7	5
42	2		1			3	1
43		1				1	4
44	1					1	
45		1				1	
46		1	1			2	1
47	1	1	2	1		5	5
48	1					1	0
49	1		1			2	2
50	1	1	1		1	4	3
51	1	1	1			3	3
52	1					1	0
<b>TOTAL</b>	<b>30</b>	<b>21</b>	<b>17</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>77</b>	<b>90</b>

A partir du mois de mai, cinq types de défaillances ont été suivis :

- les pannes affectant les équipements de signalisation et de passage à niveau,
- les pannes affectant le matériel roulant,
- les indisponibilités de matériel et de personnel,
- les remises en exploitation tardives après interruption pour travaux,
- des défaillances spécifiques inhabituelles comme par exemple la saturation des voies ou une panne concernant un train de marchandises impactant la circulation des TER.



## BILAN ANNUEL 2017

Sur la période des 35 semaines qui s'écoulent du début mai jusqu'à la fin décembre, il a été inventorié 77 pannes, soit une moyenne de l'ordre de 2 par semaine.

Seules les semaines 25 et 28 en ont été indemnes.

Pour les autres semaines, le nombre de pannes est très variable oscillant de une à sept.

Ces pannes ont entraîné la suppression de 90 circulations.

**La répartition mensuelle de ces pannes ne montre aucune tendance à la baisse.** Bien au contraire, le niveau observable au cours des quatre derniers mois est supérieur à celui des quatre premiers mois.

Cette hausse s'explique en partie par l'apparition du motif d'indisponibilité de personnel de conduite à partir de la fin de l'été.

**Les pannes des équipements de signalisation et de PN ainsi que les pannes de trains se produisent à la moyenne de 1,5 panne par semaine.**

Leur caractère péjoratif pour la qualité de service est d'autant plus grand qu'elles sont aléatoires.

On n'observe aucune amélioration de la situation au fil des semaines.

**Entre le caractère « inopiné » des indisponibilités de personnel de conduite et le caractère « aléatoire » des pannes de signalisation et de trains, aucun voyageur ne peut être sûr d'effectuer un voyage normal chaque fois qu'il prend le TER entre Nantes, Pornic et Saint Gilles Croix de Vie.**

**Bien que la signalisation ait été totalement rénovée en 2009-2010 sur la totalité des deux lignes et que celles-ci soient exclusivement parcourues par du matériel récent, des pannes continuent de se produire de façon récurrente sur l'une ou l'autre et aucune amélioration n'a été visible jusqu'à la fin de l'année.**