

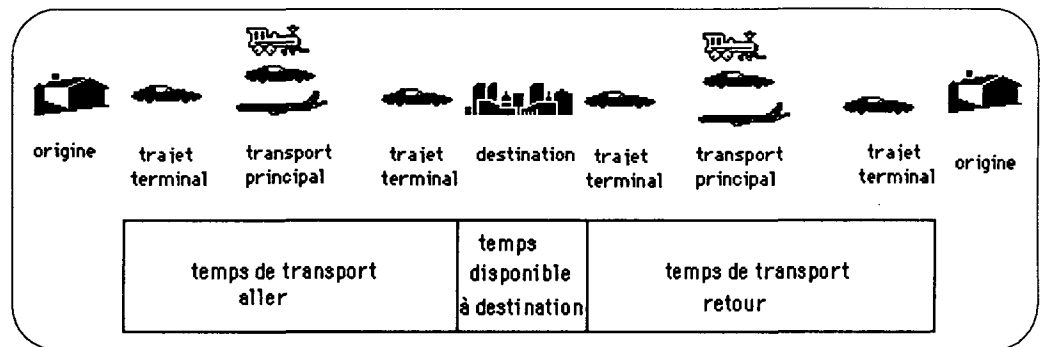
REGIONS FRANCAISES ET NOTION D'ENCLAVEMENT: QUELQUES EXEMPLES

Les résultats présentés ici portent sur une comparaison de la qualité de desserte des chefs-lieux de région, d'une part entre eux, d'autre part avec 5 grandes villes étrangères.

Un critère: le temps disponible à destination

Se fondant sur les travaux antérieurs du C.G.P.C. , la notion de qualité de service est appréhendée ici essentiellement sous 2 aspects:

- le temps potentiel maximal dont on peut disposer sur son lieu de rendez-vous, lors d'un déplacement d'affaires, sous contrainte d'un aller-retour dans la journée (**temps disponible à destination**).
- le temps de transport aller-retour, trajets terminaux inclus (**temps de transport**).



Dans le cas des liaisons aériennes et ferroviaires, on sélectionne les horaires offrant un temps disponible à destination d'au minimum 3 heures. Pour les liaisons routières, seul le temps de transport est relevé.

Le cas de Bordeaux

Les relations aériennes...

Depuis Bordeaux les relations aériennes possibles dans la journée sont peu nombreuses (5 villes), les fréquences des dessertes ne dépassent pas 3,5 par jour, sauf pour Strasbourg (5,5) et Paris (10).

Avec une nuit à l'hotel, le nombre de villes reliées atteint 8. Les fréquences correspondantes varient de 0,6 ou 0,8. Cela signifie qu'il n'existe qu'un seul vol par jour et par sens pendant 3 ou 4 jours ouvrables.

Le temps disponible à destination est satisfaisant. Les valeurs les plus faibles sont observées pour les liaisons Lille - Bordeaux (3 heures 1/2) et Bordeaux - Marseille (5 heures).

Les relations ferroviaires...

Parmi les 11 villes situées à moins de 500 km, les relations sont impossibles dans la journée pour 5 d'entre elles.

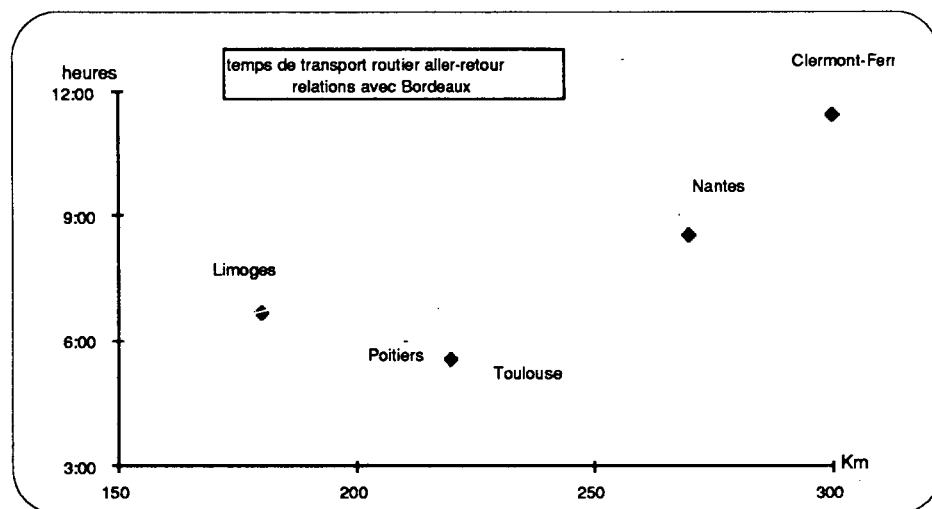
Septembre 1987

Les fréquences sont à peu près satisfaisantes, en moyenne d'au moins 5 dessertes par jour, excepté pour Rennes (seulement 3,5).

Les valeurs moyennes du temps disponible sont en général du même ordre selon chacun des sens, d'environ 6 heures. Toutefois la liaison Toulouse - Bordeaux offre 7 heures 1/2 à destination, mais Bordeaux - Toulouse uniquement 3 heures 1/2. Mise à part cette relation, le sens le plus favorable est celui des liaisons au départ de Bordeaux.

Les relations routières...

La dispersion des valeurs du temps de transport aller-retour est importante. Poitiers et Toulouse bénéficient d'un avantage manifeste, et Clermont-Ferrand est particulièrement mal desservi.



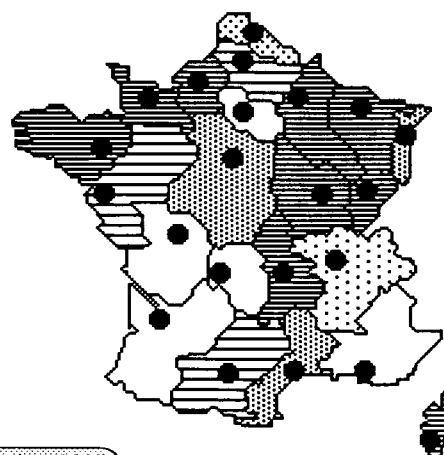
En conclusion

Tous modes confondus, 8 liaisons sur 21 ne peuvent pas être assurées dans la journée en direction de Bordeaux et 9 au départ de Bordeaux. Paradoxalement, Lille et Strasbourg, les 2 villes les plus éloignées de Bordeaux, sont relativement bien desservies dans les 2 sens. Excepté ces 2 villes et Paris le contraste est évident entre la moitié nord et la moitié sud de la France.

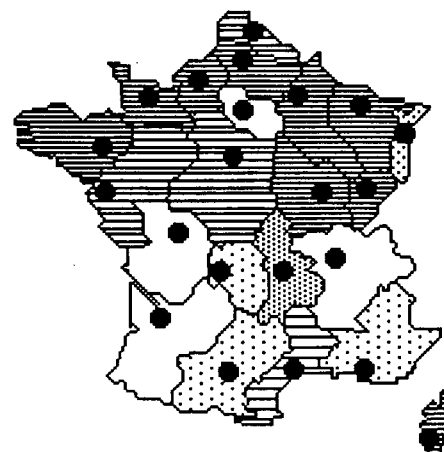
Temps disponible à destination

liaisons au départ de Bordeaux

liaisons à destination de Bordeaux



- liaison impossible
- [3 heures ; 4 heures [
- [4 heures ; 5 heures [
- [5 heures ; 6 heures [
- [6 heures ; 7 heures [
- [7 heures ; 8 heures [
- 8 heures et plus



Septembre 1987

Des exemples de dessertes internationales

Sont examinées ici les relations **des chefs-lieux de région avec 5 villes étrangères: Barcelone, Bruxelles, Francfort, Londres et Milan.**

Nous nous intéresserons ici à la possibilité de déplacement avec au moins une des 5 villes ci-dessus.

Les résultats tous modes confondus

Les liaisons dans la journée, et dans les 2 sens, sont envisageables pour 8 villes: Amiens, Lille, Lyon, Metz, Orléans, Paris et Strasbourg. La présence dans cette liste essentiellement de villes proches des frontières témoigne de la non organisation des transports en vue d'une desserte optimale avec l'étranger. Les villes étrangères les mieux reliées sont Bruxelles et Londres.

Les relations ferroviaires concernées correspondent à des fréquences modestes (inférieures à 6 trains par jour), sauf pour Paris - Bruxelles.

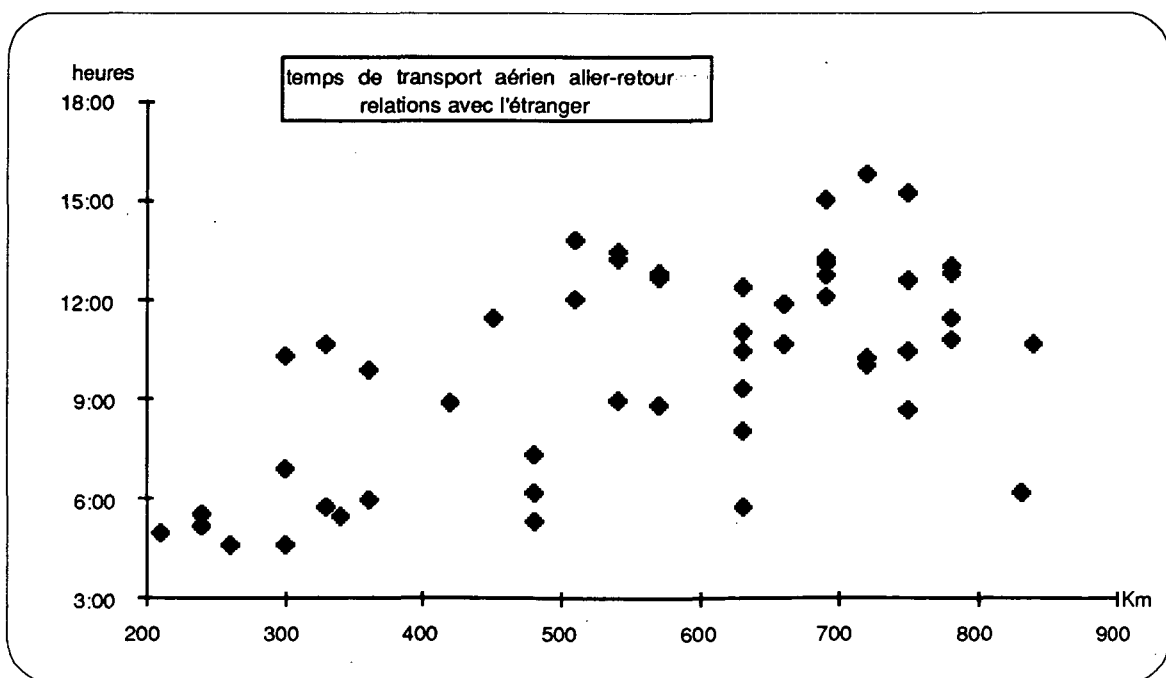
Les fréquences des relations aériennes sont parfois excellentes (supérieures à 17 pour Lyon - Londres et Paris - Londres).

Par ailleurs, pour 4 autres villes, Bordeaux, Marseille, Rouen et Toulouse, les liaisons dans la journée sont possibles dans un sens, et avec une nuit à destination dans l'autre sens.

Si l'on accepte de passer 1 nuit à destination dans chaque sens, toutes les villes sont reliées à au moins une des 5 villes étrangères citées plus haut.

Les relations aériennes...

Les relations possibles dans la journée correspondent exclusivement à des vols directs. Le graphique ci-dessous met en évidence le temps considérable perdu, de par l'existence de correspondances et de l'inadaptation des horaires de celles-ci.

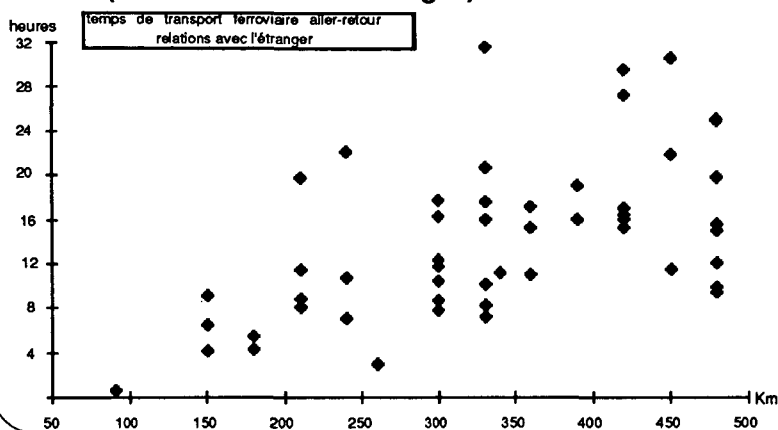


Septembre 1987

Les relations ferroviaires...

Les temps de transport ferroviaires aller-retour présentent de fortes disparités. Les temps calculés, plutôt du point de vue théorique, sont souvent supérieurs à 20 heures au delà de 400 kilomètres.

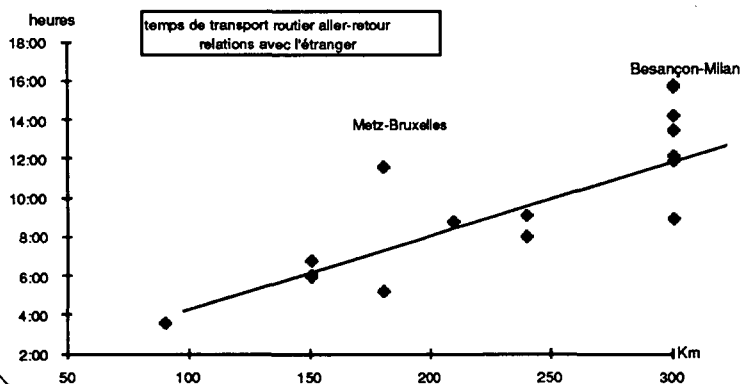
Temps de transport ferroviaire aller-retour (relations avec l'étranger)



Les relations routières...

Les grandes disparités sont cette fois dues essentiellement à la géographie des régions traversées.

Temps de transport routier aller-retour (relations avec l'étranger)



La comparaison du fer et de la route

Une plage de concurrence se dessine, dont l'amplitude augmente proportionnellement avec la distance, ce qui peut paraître surprenant.

Comparaison des temps de transport aller-retour par fer et par route (relations internationales)

